Die Industrialisierung von Gross-Stuttgart.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

einer

Hohen Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Eberhard-Karls-Universität zu Tübingen

vorgelegt

von

Lothar Dessauer
aus Tübingen.

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Tübingen
Druck und Verlag von A. & S. Weil
1916.

Referent: Prof. Dr. C. J. Fuchs.

Meiner Mutter.

Vorwort.

Die industrielle Entwicklung eines so großen Industriegebiets wie das der württembergischen Landeshauptstadt eines darstellt, einer wissenschaftlichen Untersuchung zu unterziehen, begegnet verschiedenen Schwierigkeiten. Einmal ist der Stoff so unendlich groß, daß ich mich darauf beschränkt habe, die Industrialisierung Groß-Stuttgarts nur vom historischen und standortstheoretischen Gesichtspunkt zu untersuchen, und dann ist es ganz unmöglich, für „Groß-Stuttgart", wie ich es in der Arbeit aufgefaßt habe, nämlich als organischen Begriff, statistische Zahlen zu bekommen. Daher umfassen die angegebenen Statistiken entweder nur den Stadtdirektionsbezirk Groß-Stuttgart nach seiner jeweiligen Größe oder das Oberamt Stuttgart-Stadt und Stuttgart-Amt zusammen, jedenfalls nie das, was man in industrieller Hinsicht Groß-Stuttgart nennen darf. Eine dritte große Schwierigkeit ist, den Begriff „Industrialisierung" richtig zu fassen; es hat sich im Verlauf der vorliegenden Abhandlung gezeigt, daß es durchaus unmöglich ist, einen bestimmten Vorgang, z. B. die allmähliche Gründung von Fabriken als Industrialisierung zu bezeichnen. Dies ist je nach der Eigenart der betreffenden Stadt etwas Verschiedenes. Während wir in den rheinisch-westfälischen Bezirken die Industrialisierung immer von dem Zeitpunkt an rechnen können, als die ersten Fakriken gegründet wurden, müssen wir in Stuttgart ganz sicher das Handwerk als die Grundlage der Stuttgarter Industrie ebenfalls in Betracht ziehen und seine Entwicklung verfolgen, denn noch heute bildet dieses die Basis für sehr viele Stuttgarter Unternehmen und noch heute entstehen aus ihm neue industrielle Betriebe. So meine ich, wenn ich von der Industrialisierung Groß-Stuttgarts rede, vor allem die allmähliche Entwicklung der ganzen Stuttgarter

Gewerbe, wobei ich allerdings bemerke, daß die Bedeutung des Handwerks, wie wir im Laufe der Untersuchungen sehen werden, immer geringer wird, und der Begriff „Industrialisierung" auf unsere Tage angewandt, sich so mit der Tendenz zum Fabrik- und Großbetrieb im allgemeinen deckt.

Die Arbeit entstand auf die Anregung von Herrn Privatdozent Dr. Franz Gutmann im volkswirtschaftlichen Seminar von Herrn Professor Dr. C. J. Fuchs, denen ich beiden für ihre mannigfachen Ratschläge zu größtem Dank verpflichtet bin; ebenso danke ich Herrn Handelskammersyndikus Dr. Klien in Stuttgart für sein großes Interesse, das er meiner Arbeit gewidmet hat und für seine Bereitwilligkeit, mit der er mich trotz seiner großen Arbeitsüberhäufung in der Sammlung des umfangreichen Materials unterstützt hat.

Ferner möchte ich an dieser Stelle allen Behörden und Stuttgarter Industriellen, die mir durch Rat und Tat zur Seite standen, meinen verbindlichsten Dank aussprechen.

Tübingen im Mai 1915.

Der Verfasser.

Inhalt.

Seite

Einleitung 1

I. Teil. Geschichte der Industrialisierung 4

Erstes Kapitel: Die Entwicklung des Stuttgarter Gewerbefleißes bis auf die Zeit des Zollvereins 4

Zweites Kapitel: Stuttgarts gewerbliche Zustände 1835 bis 1870 19

Drittes Kapitel: Stuttgarts Industrialisierung von 1870 bis heute 32

Viertes Kapitel: Entwicklung und heutiger Stand der einzelnen Gewerbezweige in Stuttgart 53

II. Teil: Die Faktoren der Industrialisierung 91

Fünftes Kapitel: Stuttgarts industriepolitische Lage . . 91

Sechstes Kapitel: Der Verkehr, ein wesentlicher Faktor für Stuttgarts Industrialisierung 103

Siebentes Kapitel: Was hat Stuttgart von den württembergischen Kanalbauprojekten zu erwarten? 116

Achtes Kapitel: Die Kreditinstitute als industrialisierender Faktor 127

Neuntes Kapitel: Die Bevölkerung in ihrer Wirkung auf die Industrialisierung 137

III Teil: Die Folgen der Industrialisierung 147

Zehntes Kapitel: Die Wirkung der Industrialisierung auf die Bevölkerung 147

Elftes Kapitel: Die Entindustrialisierung der Stuttgarter Altstadt und die Bildung der Vororte 163

Zwölftes Kapitel: Die Pendelwanderungsbewegung im Stuttgarter Industriebezirk 169

Dreizehntes Kapitel: Das Stuttgarter Wohnungswesen . 173

Vierzehntes Kapitel: Schlußbetrachtung 186

Tabellen 191

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41553613_0019

Einleitung.

Ueberall, in jeder Gegend, die nur einigermaßen für die Industrialisierung geeignet erscheint, siedelten sich in den letzten Jahrzehnten Fabriken und Werkstätten an.

Grunzel[1]) charakterisiert diese Tendenz mit folgenden Worten:

„Die moderne Produktion ist von dem Streben nach Industrialisierung geleitet, durch welche, die der Natur abgenommenen Stoffe einen immer höheren Aufwand von Arbeit und Kapital erfahren, bevor sie zum menschlichen Gebrauch gelangen. Das Fabrikat verdrängt den Rohstoff, das höher wertige das minderwertige. Zur Industrialisierung, zum Uebergang vom Rohstoff zu einem immer höher wertigen Fabrikat, drängen Veränderungen, sowohl auf der Seite der Konsumtion wie auf der Seite der Produktion. In der persönlichen Konsumtion liegt das restlose Ferment der Kultur. Zur Industrialisierung zwingt aber auch die aus der Verteuerung und Verderblichkeit der Naturstoffe sich ergebende Notwendigkeit der Surrogaten."

Wie hier Grunzel die allgemeinen Gründe für die zunehmende Industrialisierung auf der Seite der Konsumtion darlegt, so lassen sich auch in bezug auf die Produktion genug Momente anführen, die die Industrialisierung nötig machen.

In dieser Hinsicht zeigen die Nachteile des handwerklichen bzw. die Vorteile des industriellen Betriebs deutlich, wie günstig die Industrialisierung[2]) auf die Volkswirtschaft wirkt.

Grunzel[3]) schildert die Vorteile des Fabrikbetriebs treffend, wenn er ausführt:

---

[1]) Grunzel, Sieg des Industrialismus, S. 1.
[2]) Vgl. hierzu das Vorwort.
[3]) Grunzel, Industriepolitik, S. 58.

„Die Fabrik mit ihrem Kapital und Massenbetrieb kann sich die besten Maschinen und neuesten Erfindungen zunutze machen, kann ihren Betrieb durch ausgebildete Arbeitsteilung und Arbeitsvereinigung besser ausnützen, kauft die Rohstoffe billiger ein, erzeugt daher eine billigere und einheitlichere Ware, genießt Kredit und kann Kredit gewähren, so daß sie schließlich den Markt beherrscht."

So ist es begreiflich, wenn die Fabrikverfassung meist schon allein durch die technische Arbeitsteilung, von den maschinellen Leistungen ganz zu schweigen, dem Handwerk und der Hausindustrie durch die bloße Steigerung der Arbeitsleistung überlegen ist [1]).

Allerdings hat das Fabriksystem seine Vor- und auch seine Nachteile. „Es ermöglicht eine Verdichtung der Bevölkerung, fördert den nationalen Wohlstand und verhilft den Staaten zu einer Machtentfaltung, wie sie früher nicht denkbar gewesen wäre. Diesen Vorteilen steht freilich ein großer Nachteil gegenüber: die Kluft zwischen Besitzenden und Besitzlosen hat sich beträchtlich erweitert und vertieft. Die soziale Frage wurde aufgeworfen, welche die moderne Wirtschaftspolitik beherrscht" [2]).

Diese allgemeinen Gründe sind natürlich nicht erschöpfend, um die Industrialisierung eines Bezirks zu motivieren. Es treten überall noch neue spezielle Gesichtspunkte hinzu und die allgemeinen treten oft in den Hintergrund. Namentlich diese speziellen Faktoren sind es, die das Studium der Industrialisierung eines Bezirks interessant machen.

Stuttgart mit seiner hügeligen, eng eingeschlossenen Lage, fernab von der See und den großen Wasserstraßen des Weltverkehrs bedurfte noch größerer Kräfte, um sich zur Industriestadt zu entwickeln. Daß diese Entwicklung in solch schöner Weise sich vollzogen hat, ist ein glänzendes Zeugnis für die Bewohner, denn sie sind es, die, wir im Laufe der Ausführung näher

[1]) Diese Tatsache hat auch in der letzten Zeit immer mehr zu einer „Industrialisierung des Handwerks" geführt. Wo der Absatz einigermaßen konstant ist und eine genügende Höhe erreicht hat, bilden sich in neuester Zeit mehr und mehr die handwerklichen Betriebe in Fabriken um, anstatt daß sich neue Kleinbetriebe bilden. Die Tendenz zielt nicht auf eine Vermehrung, sondern eine Vergrößerung der bestehenden Kleinbetriebe (vgl. auch Grunzel, Industriepolitik, S. 57).

[2]) Grunzel, Industriepolitik, S. 67.

sehen werden, in erster Linie, die Stuttgarts Industrie geschaffen, ja vielleicht erst ermöglicht haben.

Wenn wir nun in den folgenden Ausführungen von der Industrialisierung Groß-Stuttgarts sprechen, so meinen wir nicht bloß den Stadtdirektionsbezirk Groß-Stuttgart, auch nicht den Oberamtsbezirk, sondern wir wollen den Stuttgarter Industriebezirk als organischen Begriff verstanden wissen. Als Stuttgarter Industriebezirk bezeichnen wir kurz die ganze Gegend um die Landeshauptstadt, die von ihr als Basis aus industrialisiert worden ist.

I. Teil.

Erstes Kapitel.

Die Entwicklung des Stuttgarter Gewerbefleißes bis auf die Zeit des Zollvereins.

Wie es unmöglich ist, die Zone eines Industriegebietes genau zu umgrenzen, ebenso kann man nicht sagen, die Industrialisierung eines Bezirkes beginnt mit dem und dem Jahre. Insbesondere bei Stuttgart, wo die Großindustrie weniger durch Neugründungen als durch allmähliches Hochkommen aus dem Handwerkerstand erwachsen ist, läßt sich ein Datum für die Industrialisierung noch viel weniger angeben wie bei reinen Industriestädten, wie z. B. den rheinisch-westfälischen, wo man so ziemlich bei jeder einzelnen Stadt nachweisen kann, zu welchem Zeitpunkt die Entwicklung zur Industriestadt einsetzt.

Bei Stuttgart ist es ganz anders. Hier finden wir nicht nur das ganze Mittelalter hindurch, sondern noch weit herein in die neue Zeit nur kleine handwerkliche Betriebe, die sich im Laufe der Jahre langsam hocharbeiten und dazwischenhinein die plötzliche Gründung von Fabriken, die teils durch die Initiative der Krone, teils durch den kühnen Wagemut privater Unternehmer entstehen, aber alle mehr oder minder ein ziemlich ephemäres Dasein fristen. Stuttgart scheint erst verhältnismäßig viel später als die andern deutschen Großstädte reif für eine intensivere Industrialisierung geworden zu sein.

Wollen wir deshalb in kurzen Zügen die gewerbliche Entwicklung der schwäbischen Landeshauptstadt bis in die ersten Jahrzehnte des letzten Jahrhunderts schildern.

Im 13. Jahrhundert erhalten wir die erste Kunde über Stutt-

gart [1]). Es wird hier bereits als ein aufstrebender, begüterter und wohlbefestigter Ort bezeichnet, der damals etwa 4000 Einwohner zählte. Ueber den Gewerbefleiß des Städtchens kann man sich nur sehr schwer ein Bild machen, denn die einzige Quelle hierfür sind die Zinsbücher jener Tage. So wird uns im Zinsbuch von 1350 von 21 Bäckern, 11 Metzgern, 11 Schustern, 5 Schneidern, 4 Schmieden, 1 Gerber; 1393 von 1 Goldschmied und 1 Tuchscherer berichtet. 1445 erscheint ein Handschuhmacher, 1451 ein Schwertfeger, Gelblederer, Messerschmied, Hutmacher, Kürschner, Lautenmacher und 1408 ein Oelschläger [2]). Von der Größe der Gewerbe haben wir überhaupt keine Vorstellung. Wir können nur aus den nach und nach erlassenen Taxordnungen für die einzelnen Gewerbe schließen, daß der größere Umfang des Handwerks diese jeweilig nötig machte. Die erste obrigkeitliche Taxordnung erschien 1400.

Bezeichnend für das volkswirtschaftliche Denken jener Zeit sind die Gründe, die Graf Eberhard den Erlauchten 1320 bestimmten, seine Residenz nach Stuttgart und nicht nach dem geplanten Cannstatt zu verlegen. Neben dem militärischen Vorteil, den Stuttgart durch seine geschützte Lage bot, erschien es dem Grafen durch seine geringere Ueberschwemmungsgefahr günstiger. Während man heute sucht, möglichst nahe an den Strom heranzukommen, scheute man damals die Kosten, einen Fluß einzudämmen und ihn sich nutzbar zu machen und siedelte sich lieber in einem engen, damals von jedem Verkehr abgeschnittenen Tale an.

So kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß Stuttgart in den ersten Jahrhunderten seiner Geschichte gewerblich gar nichts zu bedeuten hatte, es war wohl imstande, seine eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und vielleicht auch einen kleinen Teil seiner Erzeugnisse durch scharfe Gewerbevorschriften gegenüber den billiger produzierenden benachbarten Reichsstädten in seinem armen bäuerlichen Hinterland abzusetzen, aber von einer gewerblichen Blüte, wie wir sie im Mittelalter bis tief herein in unsere Zeit in den alten Reichsstädten finden, ist in Stuttgart nichts zu bemerken [3]).

[1]) Wochner, a. a. O. S. 1.
[2]) Pfaff a. a. O. S. 282.
[3]) „Der württembergische Staatsbürger und seine Tätigkeit war

Noch schlimmer war es mit der Zahl größerer gewerblicher Anlagen bestellt. Hier muß man schon sehr bescheiden sein, wenn man in der ältesten Zeit überhaupt welche entdecken will. 1350 wird die erste Ziegelhütte in der Liebfrauenvorstadt erwähnt, eine zweite ist 1448 oberhalb Heslach errichtet worden. Das ist die ganze Industrie jener Tage [1]).

Etwas besser schien es dem Stuttgarter Handel zu gehen. Der Natur des Landes entsprechend war es in der Hauptsache Handel mit agrarischen Produkten. 1513 wird erstmals ein größeres Handelshaus erwähnt [2]). Das aus Ulm verbannte Haus der Besserer gründete eine Handelsgesellschaft, die Dank der Monopolstellung, die sie sich zu schaffen wußte, sehr große, und, wie die Klagen beim Landtag von 1514 behaupten, auch wucherische Gewinne machte. Sie sollte daraufhin beschränkt oder ganz untersagt werden; aber 1518 muß sie nach einer sicheren Quelle noch bestanden haben [3]).

Der hauptsächlichste Handelsartikel war Wein, der bis nach Oberschwaben und Bayern ausgeführt wurde. Infolge der durch den 30 jährigen Krieg hervorgerufenen Unsicherheit der Straßen nahm die Bedeutung des Weinhandels aber rasch ab [4]). Auch der Frucht- und Holzhandel scheinen im Schwung gewesen zu sein. Dienstags und Freitags war seit Alters her in Stuttgart

---

in erster Linie für sein Land da, und alles, was sein Land zu bieten vermochte, zunächst nur für die zu ihm gehörigen Produzenten und Konsumenten. Unter diesem Gesichtspunkt werden die zahllosen und so verwunderlich dünkenden Vorschriften verständlich, mit denen die gewerbliche Betriebsamkeit in früheren Jahrhunderten reguliert, aber auch, weil die Verhältnisse damals schon den Menschen bemeisterten, bedrückt worden sind. Daraus erklärt sich, um nur einige Beispiele anzuwenden, die ängstliche Sorge um Fernhaltung der Konkurrenz, die vielen Vorschriften, wie die bei diesem oder jenem Gewerbe anfallenden Nebenprodukte zu verarbeiten oder an wen sie zu verkaufen sind, die häufigen zeitweiligen Ein- und Ausfuhrverbote, die Bestimmungen über die Ausübung eines Gewerbes, sogar mitunter die Feststellung von Preistaxen.“ (Aus der Geschichte der Stadt Stuttgart, herausgeg. v. bürgerl. Kollegen, S. 186.)

[1]) Hier könnten auch noch die Stuttgarter Mühlen erwähnt werden, die im Laufe der Jahrhunderte in Stuttgarts näherer Umgebung gegründet wurden. Nach Pfaff a. a. O. S. 283 wäre die erste bereits 1304 gegründet worden.

[2]) Pfaff a. a. O. S. 299.

[3]) Pfaff a. a. O. S. 300.

[4]) Pfaff a. a. O. S. 403 und Engelmann a. a. O. S. 37.

Wochenmarkt, wohin die ländliche Bevölkerung ihre Erzeugnisse brachte. 1456 wurde der Stadt vom Grafen Ulrich dem Vielgeliebten das Salzmonopol [1]) verliehen, das ihr bis 1834 verblieb. Ebenso leitete die Stadt den Schmalzhandel, wenn auch hierauf kein direktes Monopol bestand [2]).

Die Kriegsjahre des 30 jährigen Krieges hatten den geringen Stuttgarter Gewerbefleiß vollends zerstört und es dauerte lange Zeit, bis sich die Stadt wieder einigermaßen erholt hatte. Dann zeigte sich allerdings im ganzen Lande ein sehr erfreulicher Aufschwung.

In ganz Württemberg herrschte schon durch all die Jahrhunderte hindurch als Nebenbeschäftigung der Landwirtschaft die Weberei im hausindustriellen Betrieb [3]). Sie war in manchen Gegenden, wie der Ulmer Alb, so ausgedehnt, daß sich ganze Familien davon ernährten. Um diese Produktion zu regeln, bildeten sich im ganzen Lande Handelsgesellschaften, die den Vertrieb dieser Wollwaren, meistens Strumpf- und Krämerwaren, in die Hand nahmen. Von diesen Handelsgesellschaften ist namentlich die 1597 gegründete Uracher Leinenkompagnie und die 1650 entstandene Calwer Zeughandelsgesellschaft von größter Bedeutung [4]).

So war die hauptsächlichste industrielle Beschäftigung des Landes das Textilgewerbe. In Stuttgart und Umgebung war zwar die Hausindustrie auch heimisch, „aber den Grundton für das Erwerbsleben gab das Interesse der Landwirtschaft ab, von ihr waren die städtischen Gewerbetreibenden im Absatz wie im Rohmaterialienbezug abhängig. Daneben war die Hausindustrie noch mit einer Reihe landwirtschaftlicher Nebenzweige verknüpft, so mit dem Hanf- und Leinebau, der Schafhaltung, der Hausspinnerei, sowie mit dem Bau von Raps und Oelgewächsen“ [5]).

Um so mehr suchte die Krone hier die Textilindustrie künstlich zu heben. Bereits 1601 gründete Herzog Friedrich I. mit einer für den Geldwert jener Tage sehr großen Summe von

[1]) Pfaff a. a. O. S. 402 und Neumann a. a. O. S. 3.
[2]) Pfaff a. a. O. S. 307.
[3]) Huber, Festschrift II. Teil S. 1.
[4]) Näheres über die Calwer Zeughandelsgesellschaft siehe in dem Buch von Tröltsch über diese Gesellschaft, bes. S. 49 ff. und 189 ff.
[5]) Huber, Festschrift II. Teil S. 4.

15 000 fl. eine Handelsgesellschaft, um eine Seidenspinnerei zu betreiben [1]). Solange der Herzog sie durch Geld und Privilegien unterstützte, blühte sie, sobald dies aber aufhörte, gingen ihre Gewinne so zurück, daß die Krone sich entschloß, die Handelsgesellschaft 1611 aufzulösen und die Spinnerei auf eigene Rechnung weiter zu betreiben, bis sie schließlich während der Kriegswirren gänzlich verschwand. Ebenso erging es einer von der Krone 1607 gegründeten Samtfabrik, die bereits im nächsten Jahre wieder einging [2]).

Dann machten die Kriegsjahre den industriellen Versuchen ein rasches Ende, und Handel und Gewerbe brauchten beinahe ein Jahrhundert, bis sie sich wieder einigermaßen erholt hatten. Oft waren es zu Beginn des 18. Jahrhunderts die aus Frankreich vertriebenen Réfugiés, die meist auf Veranlassung der Krone [3]), aber gewöhnlich leider ohne sonderlichen Erfolg die einheimische Industrie zu heben versuchten. Sie gründeten Färbereien, eine Mousselinefabrik, 1730 sogar eine „herschaftliche Schmotzfabrique" [4]), die allerdings auf die Beschwerden der Landschaft wieder aufgehoben wurde. Das gleiche Schicksal teilten alle die Strumpfwaren-, Leder- und Wachstaffetfabriken zur größten Freude der Stuttgarter Handwerker, die in diesen Manufakturen ihre Konkurrenten erkannten.

---

[1]) Pfaff a. a. O. S. 298 ff.

[2]) Geschichte der Stadt Stuttgart, herausgeg. von den bürgerl. Kollegien, S. 195.

[3]) Von den deutschen Regierungen war es wohl zuerst die württembergische, die 1709 unter Herzog Eberhard Ludwig im Zusammenhang mit der Bekämpfung des Taxisschen Postregals und anderen auf Hebung des Nationalwohlstandes hinzielenden Maßregeln, wie Besserung des Straßenwesens, Errichtung einer Hofbank usf., die Einsetzung einer conseil superieur oder eines Volkswirtschaftsrates vornahm. Für das damals 40 000 Einwohner zählende Herzogtum Württemberg sollte der „Kommerzienrat" „allerhand Fabriken und Manufakturen von Seiden, Leinwand, Leder, sonderheitlich und vor allen Dingen aber in Wollen, mit Hüten, Zeugen, worauf die Calwer Kompagnie nicht spezialiter privilegiert, auch gemeinen und andern Tüchern anlegen, und bei denen letzteren, besonders die Art und Weise der Calwer Zeughandelskompagnie und beibehalten zu lassen, in Conformität dessen auch den Fabrikanten und einer solchen sich aufrichtenden Kompagnie gleichmäßige Privilegia" übermitteln. 1737 ging das Institut ein. (Huber, Festschrift I. Teil S. 10.)

[4]) Geschichte der Stadt Stuttgart, herausgeg. von den bürgerl. Kollegien, S. 196.

Trotzdem, daß 1780 zum Vertrieb dieser Produkte 4 Calwer Kaufleute in Stuttgart eine Handelsgesellschaft unter der Firma Zahn & Co. [1]) gegründet hatten [2]), gelang es nicht einer der vielen Neugründungen jener Zeit, länger als ein paar Jahre zu bestehen. Die meisten hielten nicht so lange aus.

Eine der ältesten Stuttgarter Fabriken war die von 1700 bis 1742 bestehende herzogliche Tabakfabrik, durch die der Tabakbau im Lande gefördert werden sollte [3]). Sie wurde von dem Straßburger Kaufmann Kornmann gegründet, vermochte sich aber ebensowenig zu halten wie die 1778 von Christian Friedrich Reinhardt gegründete Fabrik, die trotz 6 Jahre langer Zoll- und Akzisefreiheit gleich nach dieser Zeit wieder von der Bildfläche verschwand [4]).

Ebensowenig wie diesen beiden Tabakfabriken gelang es den verschiedenen Textilunternehmen, sich längere Zeit zu behaupten. 1721 entstand unter der Leitung von Professor Mequillot eine von der Regierung kraftvoll unterstützte Seidenfabrik. Der Herzog ließ, um selbst Seidenraupenzucht betreiben zu können, eigene große Maulbeerbaumanlagen errichten und schuf Lehrkurse für die Arbeiter der Fabrik, die aber schon während den Gründungsarbeiten wieder zusammenbrach [5]).

Längere Dauer hatte die 1735 erfolgte Gründung eines Niederländers, des Fabrikanten Peter Rigal [6]), der eine Gesellschaft gründete, um eine Seiden- und Castorstrumpfweberei zu betreiben. Trotz ihres Monopols, trotz staatlicher Zuschüsse und Steuerfreiheit brachte es die Gesellschaft nach 20 jährigem Bestehen bereits auf 64 000 fl. Defizit, so daß sich der Herzog Karl Eugen 1749 entschloß, die Manufaktur auf eigene Rechnung weiter zu betreiben. Im nächsten Jahr verkaufte er sie bereits wieder um 5000 fl. mit allem Zubehör an zwei Kaufleute Rheinwald

[1]) „Das vornehmste Handelshaus ist der sog. Calwer Laden, das schönste Gebäude in ganz Stuttgart. Sein Handel geht allein mit Spezereiwaren allhier. Der Kaufleute sind eine Menge, aber auch geht sehr oft einer zu Grunde“ (Nicolai a. a. O. Beilage VIII zu Band 10 S. 28).

[2]) Pfaff a. a. O. S. 700.

[3]) Sie erhält 1708 das Privileg des Alleinhandels mit Tabak, hatte aber viele Anfechtungen zu erleiden und löste sich 1729 wieder auf (Hartmann a. a. O. S. 126).

[4]) Pfaff a. a. O. S. 391.

[5]) Pfaff a. a. O. S. 392.

[6]) Pfaff a. a. O. S. 392.

und Finckh, die aber trotz ihrer hohen Preise und dabei schlechten Ware den Betrieb im Jahre 1761 endgültig schließen mußten.

Trotzdem 1755 eine neue „Kommerzdeputation" und kurz nachher ein Wechselgericht eingesetzt wurde, erging es den meisten in jener Zeit gegründeten Fabriken nicht anders. 1731 entstand auf Kosten der Kammer eine Lichter- und Seifenfabrik. Sie ging aber ebensobald wieder ein wie die 1756 gegründete Kattunmanufaktur [1]), 1795 eine Baumwollspinnerei, 1795 eine Lederfabrik in Berg und 1796 eine in Cannstatt, 1797 die Landauersche Möbelstoffabrik und die Jacquardweberei von Barrier [2]).

Der Grund für diese Mißerfolge waren die hohen Zölle und die unhaltbaren Verkehrsverhältnisse. So kostete z. B. ein Zentner Fischschmalz aus der herzoglichen Schmotzfabrik in Württemberg selbst 24 fl. Zoll [3]). Dadurch wird es leicht erklärlich, daß sich eine junge Industrie nicht halten oder gar zur Blüte gelangen konnte. Schott [4]) faßt die Bedeutung des Stuttgarter Gewerbefleißes unter den württembergischen Herzögen mit folgenden Worten zusammen: „Von den wenigen Großunternehmungen abgesehen, hatten die Bestrebungen der württembergischen Herzöge, aus Stuttgart eine Industriestadt nach dem merkantilistischen Muster zu machen, keinen großen Erfolg. Stuttgart fehlte das Meer — die Merkantilisten wohnen am Meer —, die günstige geographische Lage und die freie Verfassung der umgebenden Reichsstädte, die Stuttgart bei weitem wirtschaftlich überlegen waren."

An diesen Versuchen der württembergischen Herzöge, ihre Landeshauptstadt nach merkantilistischem Muster zur gewerblichen Blüte zu bringen, sehen wir deutlich neben den vielen Vorzügen auch die großen Fehler dieses Wirtschaftssystems. Auf der einen Seite die Ansiedlung von gewerblichen Unter-

[1]) Pfaff a. a. O. S. 395.
[2]) Pfaff a. a. O, S. 396.
[3]) Geschichte der Stadt Stuttgart, herausgeg. von den bürgerl. Kollegien, S. 196. Hier wird mitgeteilt, „daß der Centner Fischschmalz vermutlich Tran, im Württembergischen 24 fl. Zoll koste, wenn aber bloß Transitgut 12 fl., das war natürlich nur ein Teil der Taxen, die der Ware auf ihrem Wege von ihrem Produktions- zum Verwendungsort abgezapft wurden".
[4]) Schott, Merkantilpolitisches aus Württembergs Herzogszeit, in den Württembergischen Jahrbüchern für Statistik und Landeskunde von 1900.

nehmungen, die unter den damaligen Verhältnissen das Richtigste war, auf der andern Seite dagegen das verkehrte Finanzsystem, das alles wieder zerstört, was die Industriepolitik Gutes geschaffen hat.

Eine ziemliche Veränderung und damit eine Wendung zum Besseren erfuhren die Dinge in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, also in einer Zeit, die erfüllt war von Kriegselend, von inneren und äußeren Unruhen. Diese Zeit des Aufschwungs war durch keinerlei Vorzeichen angedeutet worden, und selbst heute, nach einem Jahrhundert, ist es schwer, die Gründe hierfür zu erfassen.

In erster Linie kommt natürlich die wachsende politische und wirtschaftliche Bedeutung Stuttgarts in Betracht, die durch die politischen Vorgänge im Königreich bewirkt wurde. Herzog Friedrich erhielt 1803 die Kur- und im Dezember 1805 die Königswürde. Das Land bekam dadurch innerhalb weniger Jahre einen reichen Zuwachs an Gebietsteilen und Einwohnern, so daß Stuttgart als Mittelpunkt des Landes vielmehr zur Geltung kam als früher. Dazu kam, daß die es umgebenden freien Reichsstädte mit ihrer Selbständigkeit auch einen großen Teil ihrer Bedeutung für Handel und Gewerbe verloren und sie an Stuttgart abtreten mußten. Ferner ist hier noch zu erwähnen, daß sich die neue Regierung noch mehr wie früher um die Entwicklung von Handel und Gewerbe kümmerte, besonders seit der 1816 erfolgten Thronbesteigung König Wilhelms I. König Friedrich huldigte noch entschieden physiokratischen Grundsätzen, obgleich er auch wohl auf den Rat Duttenhofers, Cammerers, Hartmanns u. a. durch Ausführung von Straßen- und Wasserbauten viel für die Entwicklung der Industrie geleistet hat. Der eigentliche Aufschwung beginnt aber, wie gesagt, erst unter König Wilhelm, denn das Land mußte sich vor allem nach den vielen Kriegsjahren wieder erholen. Dabei mußte sich Stuttgart erst allmählich aus dem alten eingebürgerten kleingewerblichen und agrarischen Leben zu einer großzügigen Industriepolitik aufraffen. Der damals sehr berühmte Nationalökonom Moritz Mohl[1]) schreibt darüber: „Der Grundfehler in der nationalökonomischen Lage des Landes war und ist noch der Mangel eines blühenden Ge-

[1]) Moritz Mohl, Württembergische Gewerbsindustrie 1828 S. 106.

werbewesens. Früher glaubte man, Württemberg verdanke seinen Wohlstand dem Ackerbau; Fabrik und Manufaktur würden in der ungünstigen Lage nicht gedeihen."

Bevor wir nun die „gute alte Zeit" verlassen und uns dem neueren, dem beginnenden kapitalistischen Zeitalter zuwenden, wollen wir nochmals einen Blick zurückwerfen auf die Stuttgarter Gewerbe und sie zusammenfassend kurz charakterisieren.

Die ersten Manufakturen Stuttgarts waren vornehmlich textiltechnischer Natur, Seiden- und andere Luxusstoffindustrien, kurz Geschäfte für die Bedürfnisse der Gesellschaft des „ancien régime", wie sie in allen Hauptstädten jener Zeit anzutreffen waren.

Der bekannte Berliner Rationalist, der Buchhändler Friedrich Nicolai[1]) urteilt über das Stuttgart seiner Tage folgendermaßen:

„In Stuttgart ist der Kunstfleiß gar nicht zu suchen, ungeachtet einige geschickte Künstler da sind. Fast während des größten Teils dieses Jahrhunderts ist der Hof sehr prächtig gewesen und hat großen Aufwand gemacht. Dies hat bei den Einwohnern schon durch das schöne Land, in dem sie wohnten, zum Lebensgenuß aufgefordert, den Hang nach Vergnügungen mehr erweckt und sie noch mehr an die Bedürfnisse des Luxus gewöhnt. Beides disponiert nicht zu anhaltender Arbeit. Zudem wird in Württemberg der größte Teil der Bedürfnisse des Luxus von außen gebracht und es konnte deshalb die Industrie in Stuttgart nicht unmittelbar deshalb vermehrt werden. Auch lebt immer noch der größte Teil der Bürger vom Hofe und den salarierten Kollegien. Daher sind die gewöhnlichen Handwerke in gutem Flore."

Diese Charakteristik Stuttgarts ist sehr treffend, nur möchten wir die Bemerkung, daß die gewöhnlichen Handwerke in gutem Flore seien, ein wenig einschränken. Für gewisse mag das stimmen, namentlich der Zahl nach, so z. B. für die Schneider, die in den 70er Jahren des 18. Jahrhunderts, als Stuttgart etwa 18 000 Einwohner hatte, durch nicht weniger als 250 Personen vertreten waren[2]), während das nicht viel kleinere Ulm mit seinen 14 000 Einwohnern 31 hatte. Aber sonst war die Lage

[1]) Nicolai a. a. O. Band X S. 46.
[2]) Nicolai a. a. O. Band X S. 46.

des Handwerks in Stuttgart nicht sehr glänzend. In allen Berufen herrschte eine sehr starke Ueberfüllung; daraus entwickelte sich natürlich ein äußerst heftiger Konkurrenzkampf, dem die Behörden oft machtlos gegenüberstanden [1]). So konnten von 137 Schustern bloß etwa 68 unter annehmbaren Lebensbedingungen existieren, von den 56 Bäckern bloß 30 [2]). Dazu kam noch, daß Preistaxen für die einzelnen Gewerbe, rigorose Zunftvorschriften und strenge Ein- und Ausfuhrverbote bestanden. Namentlich waren hierin die Stuttgarter Handwerker ihren Kollegen in den freien Reichsstädten gegenüber ungünstig daran, so daß diese den Wohlstand des ganzen Neckartales an sich zogen und Stuttgart leer ausging.

Um nun Gewerbe und Handel zu heben, wurden verschiedene Mittel angewandt.

Im Mai 1812 wurde im Stuttgarter alten Schloß die erste Kunst- und Industrieausstellung eröffnet, die so günstig verlief, daß man sie 1816, 1824 und 1825 wiederholte und sie zur ständigen Einrichtung machen wollte. Neben diesen Ausstellungen bildeten sich im ersten Jahrzehnt des vergangenen Jahrhunderts eine große Anzahl von Vereinen, die sich die Hebung der Industrie zum Ziele setzten.

Als erster entstand im Jahre 1819 der halbamtliche „Verein für Gewerbe und Handel", der aber trotz des Interesses, das selbst der König ihm entgegenbrachte, bereits 1824 wieder einging [3]). Ihm folgte 1820 der „Verein zur Unterstützung vaterländischer Gewerbe", von Cotta, Schwab u. a. gegründet. Er verpflichtete seine Mitglieder, alle ihre Bedürfnisse bei den württembergischen Industrien zu decken. Obwohl beide nur wenige Jahre bestanden, übten sie trotzdem eine günstige Wirkung auf die Entwicklung von Handel und Gewerbe aus. Namentlich war von großem Segen die vom Verein für Handel und Gewerbe in Stuttgart errichtete „Zentralstelle", deren erster Beratungsgegenstand die von Friedrich List [4]) angeregte handels-

[1]) Geschichte der Stadt Stuttgart, herausgeg. von den bürgerl. Kollegien, S. 193.

[2]) Ebenda S. 192.

[3]) Huber, Festschrift I. Teil S. 14.

[4]) Was List für die wirtschaftliche Entwicklung nicht nur Württembergs, sondern des ganzen deutschen Vaterlandes leistete und plante, drückt Gustav Schmoller in seinen Charakter-

politische Einigung Deutschlands war. Obwohl sich die Zentralstelle nach Schließung der Industrieausstellung von 1825 wieder auflöste, hat sie viel zur Lösung der Zollfrage, zur Verbesserung der Neckarschiffahrt, zur Freigabe des Hausierhandels und anderen Problemen beigetragen.

Als nach den Napoleonischen Kriegen wieder Ruhe im Land war, begann sich in der Industrie eine rege Tätigkeit zu entwickeln. Hauptsächlich waren es die bereits erwähnten Manufakturwarenfabriken [1]) und die Gerbereien [2]), die eine erhöhte Tätigkeit zeigten. Dann aber waren es namentlich zwei neue Industriegruppen, die seit ihrer Gründung für Stuttgart einige der wichtigsten Gewerbezweige bildeten.

Der eine Industriezweig ist die Fabrikation musikalischer Instrumente, die 1809 durch die heute noch unter verändertem Namen bestehende Firma Dieudonné und Schiedmayer ins Leben gerufen wurde, und der andere die Herstellung chemischer Präparate, die durch Kommerzienrat Jobst mit seiner 1824 gegründeten Chininfabrik den Grund zu ihrer heutigen Größe legte [3]).

Durch diese Industriezweige wurden natürlich auch dem Stuttgarter Handel neue Bahnen gewiesen. Die wichtigsten Handelsartikel waren von nun an Drogen- und Apothekerwaren, die einen jährlichen Umsatz von 3 Millionen Gulden hatten. Ferner fanden in Kolonialwaren, namentlich in Zucker [4]), die bedeutendsten Umsätze statt [5]).

---

bildern S. 136 in kurzen prägnanten Worten aus: „Wer ihn nur als Schutzzöllner kennt, weiß wenig von ihm. Er entwarf Pläne eines deutschen Eisenbahn- und Kanalsystems, er forderte in den 30 er Jahren eine einheitliche deutsche Gewerbegesetzgebung, ein deutsches Konsularwesen, eine deutsche Marine, die Einverleibung der Hansestädte in den Zollverein, eine großartige deutsche Kolonisation. Was wir bis heute seit 1866 Großes erstrebt und erreicht, er hat mit seinem Herzblut die ersten kühnen Skizzen dazu geliefert und gezeichnet."

[1]) Vgl. S. 10 ff.

[2]) Vgl. S. 18 ff.

[3]) Eine sehr anschauliche Zusammenstellung aller in jener Zeit gegründeten Fabriken findet sich bei Pfaff a. a. O. S. 396 ff.

[4]) An Zucker wurde jährlich etwa 20 000 Zentner umgesetzt. Pfaff a. a. O. S. 402.

[5]) Nach den Württemberg. Jahrbüchern von 1823 S. 116 zeigte in den ersten Jahren des 2. Jahrhunderts die württembergische Hantelstabelle folgende Zahlen:

Recht entfalten konnten sich Handel und Industrie aber erst, nachdem dem Zollunwesen in Deutschland ein Ende gemacht war [1]). Zuerst schloß Württemberg 1828 mit Bayern eine Zollvereinigung, 1833 kam dann endlich, nicht zum mindesten durch die Fürsprache des württembergischen Delegierten, des Stuttgarter Buchhändlers Cotta, der große deutsche Zollverein zustande [2]). Die günstigen Folgen zeigten sich bald. Nachdem noch 1818—1821 der Wilhelmskanal in Heilbronn fertiggestellt war und Württemberg so den ersten, wenn auch nicht bedeutenden Wasserweg erhalten hatte, zeigte sich gleich ein reger Aufschwung. Die Zahl der Kommissionsbüros betrug 1827 ganze zwei, 1845 war sie bereits auf 17 gestiegen. Nichtsdestoweniger hatte das Württemberger Land und mit ihm Stuttgart in den 30er Jahren eine schwere Krisis durchzumachen. Der Zollverein hatte nämlich Württemberg, das vorher durch seinen Zollgürtel beinahe einem geschlossenen Handelsstaat nahe kam, neben dem großen Vorteil, die Erzeugnisse seiner jungen Industrie ausführen zu können, auch den Nachteil gebracht, daß von auswärts, namentlich aus Mitteldeutschland, eine große Menge fabrikgefertigter Textilwaren eingeführt wurden, so daß sich die in Württemberg allenthalben verbreitete Hausindustrie nicht

Leinen	1 410 000	233 000
Leder, Häute, Felle	1 626 000	369 000
Vieh	3 443 000	1 360 000
Getreide	2 443 000	1 105 000
Wollwaren	2 148 000	452 000
Baumwollwaren	1 598 000	621 000
Druckschriften	464 000	288 000
Gold, Silber und Bijouterie	360 000	290 000
Wein und Branntwein	463 000	145 000
Salz	280 000	—
Gips	44 000	10 000

[1]) Huber sagt über die damaligen zollpolitischen Zustände (Festschrift I. Teil S. 13): Die damalige zollpolitische Lage Süddeutschlands (insbesondere Württembergs) hatte eine gewisse Aehnlichkeit mit der heutigen Zersplitterung des deutschen Eisenbahnwesens.

[2]) Seit 1818 wurden in Mittel- und Süddeutschland Vereine für die Betreibung der Agitation für den Zollverein gegründet. Der wichtigste davon ist der „Verein Deutscher Kaufleute und Fabrikanten zum Zwecke der Beförderung des deutschen Handels und Gewerbes", dessen Mitbegründer und Geschäftsführer Friedrich List war. (Huber, Festschrift I. Teil S. 13.)

mehr lohnte. Außerdem waren auch schon in Stuttgart und Cannstatt und teilweise auch bereits in anderen Orten des Landes Textilmanufakturen entstanden, die eine sehr große Anzahl armer Weber brotlos machten. Die Folge war eine Krisis in der Mitte der 30er Jahre; viele Landeskinder waren gezwungen, ihre Heimat zu verlassen. Die zurückbleibenden Stuttgarter Heimarbeiter konnten ihre alte Beschäftigung nicht mehr weiter betreiben und bildeten dann später das Arbeitermaterial für die neuentstehenden Stuttgart-Cannstatter Textilindustrien, namentlich für die Trikot- und Korsettbranchen. Auch auf vielen anderen Gebieten war infolge des Zollvereins die Rentabilität vieler Erwerbszweige nur durch große Umwälzung in den bestehenden Betrieben möglich, so daß in jener Zeit durch den Druck der Verhältnisse aus vielen kleinen Werkstatt- und Ladengeschäften kleine Manufakturen und große Fabriken entstanden. Vornehmlich waren es Männer wie Jobst, Schiedmayer, Federer, Ostertag, Duvernoy und Dörtenbach, die mit gutem Beispiel vorangingen. Außerdem entstand auch 1830, von J. G. Dörtenbach gegründet, unter der tatkräftigsten Unterstützung der Regierung ein neuer Gewerbeverein, „Die Gesellschaft für die Beförderung der Gewerbe“ [1]). Sie umfaßte etwa 300 Mitglieder, meist Fabrikanten, Kaufleute und höhere Beamte, und hatte sich zur Aufgabe gemacht, aus eigenen Mitteln Darlehen zu gewähren oder staatliche Darlehen zur Errichtung und Erweiterung von Fabriken zu vermitteln. Die Gesellschaft bestand bis 1848.

Jedenfalls ist der Eindruck, den man von der Stuttgarter Industrie in der Zeit der Zollvereinsgründung hat, kein schlechter. Die Industrie ist noch sehr klein und sehr jung, und man hat das Empfinden, daß in jener Zeit die Dinge noch ganz im Flusse sind. Das zeigt sich auch in der neuen Gewerbeordnung vom 22. April 1828. Denn hier wurde bereits versucht, die jede freie Entwicklung der Arbeitstätigkeit hemmenden Zunftschranken zu beseitigen. Aber es war natürlich unmöglich, von heute auf morgen eine seit Jahrhunderten bestehende Arbeitsverfassung zu stürzen und so begnügte man sich zunächst damit, 13 Gewerbe für frei zu erklären, 44 blieben zünftig [2]). Der bedeutendste

[1]) Sie ist die Fortsetzung des 1819 gegründeten und 1824 bereits wieder eingegangenen Vereins für Gewerbe und Handel (Huber, Festschrift I. Teil S. 14).

[2]) Grosse a. a. O. S. 8.

Fortschritt war, daß Großhandel und Großindustrie nicht mehr dem Zunftzwang unterlagen. Trotzdem war die Industrie nicht ohne staatliche Bevormundung, denn im § 117 der 1836 revidierten Gewerbeordnung von 1828 heißt es ausdrücklich: „Eine solche Fabrikkonzession wird nur erteilt, wenn die beabsichtigte Gewerbeeinrichtung sich von den gewöhnlichen handwerksmäßigen Betrieben desselben Gewerbes auf eine die Fabrikation fördernde Weise unterscheidet."

Trotzdem brach sich die neue Betriebsform im Erwerbsleben immer mehr Bahn.

Im Handwerk finden wir in Stuttgart im Gegensatz zum Land, wo meist Alleinbetrieb herrscht, bereits allgemein die Tendenz, sich zu größeren Gesellenbetrieben zu erweitern [1]).

In der Manufaktur wird die Notwendigkeit der Arbeitsteilung erkannt, was natürlich auch zu einer immer größer werdenden Betriebsausdehnung führt. Das bisher gehandhabte Prinzip, das in den meisten Fabriken und Handwerksbetrieben eingeführt war, nämlich die Arbeit auf Bestellung, wird durch ein großzügigeres, das Arbeiten für einen unbekannten Kundenkreis ersetzt, und auf diese Weise dem Handel neue Bahnen gewiesen.

Was nun die damals laut gewordenen Klagen des Handwerks über die neuen Fabriken betrifft, so mögen sie natürlich teilweise berechtigt gewesen sein. Die Baumwollweberei, wie die Woll- und Leinenweberei verschwinden allmählich gänzlich aus dem Stuttgarter Handwerk. Viele Gewerbe werden zu Reparaturgewerben, hauptsächlich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Viele schwingen sich zu fabrikähnlichen Betrieben auf.

Wenn wir die Lage des Stuttgarter Handwerks in den ersten drei Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts sine ira et studio beurteilen, so müssen wir ruhig im Gegensatz zu diesen Klagen feststellen, daß es vielleicht eine der besten Zeiten war, die die Stuttgarter Handwerker je gesehen haben. Trotz der aufkommenden Fabriken hat sich die Zahl der Handwerker nicht verringert, in vielen Berufen sogar beträchtlich vermehrt. 1832

[1]) Huber a. a. O. S. 10. Dort heißt es bei der Besprechung der handwerklichen Betriebe der 50er und 60er Jahre: „In den größeren Städten war der Mittelbetrieb schon vorher in die Höhe gekommen, in Stuttgart z. B. überstieg schon 1852 die Zahl der Gehilfen und Lehrlinge die der Unternehmer (9430: 6440).

gab es in Stuttgart, Berg und Cannstatt 25 Fabriken mit etwa 1060 Arbeitern, in der Stadt Stuttgart allein 2179 Meister mit 2419 Gehilfen [1]). Wir sehen, das Handwerk ist immer noch die vorherrschende Gewerbegruppe in Stuttgart. Vor allem blühte das Konditorengewerbe, das seine Erzeugnisse sogar auch außerhalb Württembergs absetzte, ferner das Metallhandwerk, die Messerschmiede und die Buchbinderei. Die Gerberei war in Stuttgart so entwickelt, daß sich eine eigene Gerbervorstadt bildete, in der das Leder für die Buchbinderei und die übrigen lederverarbeitenden Gewerbe in meist kleinen handwerklichen Betrieben hergestellt wurde [2]).

Das Gewerbeverzeichnis von 1835 erwähnt als Anfänge einer industriellen Entwicklung die Herstellung von Schokolade und von feinen Möbeln, die in einem 1836 gegründeten gemeinsamen Möbelmagazin der Schreiner aufbewahrt wurden [3]), die Fabrikation von Wagen [4]) und von Bier, welches viel nach Karlsruhe ausgeführt wurde, sowie die Herstellung chemischer Präparate, namentlich Chinin. Der Buchhandel, der von Cotta eigentlich begründet wurde, konnte bereits 1838 auf der Leipziger Messe von 3951 ausgestellten Büchern 203 als von sich verlegt angeben [5]). Endlich war auch damals schon die Herstellung von

[1]) Württemberg. Jahrbücher für Statistik und Landesk. 1832 S. 168 ff.

[2]) Wochner a. a. O. S. 56.

[3]) Möbelfabriken gab es in jener Zeit noch kaum. Wochner schreibt a. a. O. S. 58: „Die Möbelfabrikation war noch zu Beginn der 50er Jahre nur in wenigen, kaum 4 Firmen mit belangreicherem Betrieb vertreten. Die Landschreiner machten mit ihrer billigeren Ware, mit der sich auch das Publikum zum Teil heute noch begnügt, bedeutende Konkurrenz."

[4]) Die Wagenfabrikation, wie sie in Stuttgart noch in der ganzen ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts verbreitet war, hatte eine ganz interessante Herstellungsmethode gehabt, indem nämlich einzelne Handwerker, wie Wagner, Lackierer, Schreiner usw., die einzelnen Teile herstellten und gemeinsam montierten. Mit Einführung des Dampfbetriebs wurden aber größere Fabriken mit arbeitsteiliger Verfassung auch in diesem Gewerbezweig gegründet, so daß das Gewerbe seine frühere Originalität verlor. Noch Anfangs der 40er Jahre verdienten 24 kleinhandwerkliche Betriebe auf diese Weise ihr Brot (vgl. Wochner a. a. O. S. 58).

[5]) Württemberg. Jahrbücher für Statistik und Landesk. 1839 S. 377. Bezeichnend ist, daß nach derselben Quelle 1840 in Stuttgart

Musikinstrumenten und die Herstellung physikalisch-optischer Instrumente einer der Hauptzweige der Stuttgarter Industrie [1]).

Alles in allem, Stuttgarts Gewerbefleiß hat wohl in den ersten drei Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts im Verhältnis zu früher einen bedeutenden Aufschwung genommen, aber von einer tiefgreifenden Industrialisierung können wir in jenen Tagen noch nicht reden, dazu waren die Verhältnisse noch nicht reif.

Zweites Kapitel.

Stuttgarts gewerbliche Zustände 1835—1870.

Den ersten Anstoß zu einer größeren gewerblichen Entwicklung gab, wie schon erwähnt, die Gründung des Deutschen Zollvereins. Dadurch wurde wenigstens eine wesentliche Verbilligung der Rohstoffe geschaffen, die Württemberg so dringend benötigte. Die Industrie war noch so klein, daß durchschnittlich 11 000 Zentner Kohlen jährlich im Werte von etwa 13 750 fl. für das ganze Ländchen genügten [2]). Reger war die Einfuhr von Baumwolle und Seide, Tabak, Material-, Farb- und Fettwaren. Ausgeführt wurden Leine, Wolle, Oel, Leder- und Papierwaren.

Maschinenbetriebe waren in Stuttgart noch sehr selten, eigentlich nur in den Spinnereien zu treffen, während in der Weberei größtenteils Handbetrieb vorherrschte.

Die Hauptindustrie der Residenzstadt war immer noch das Textilgewerbe, das in jenen Jahren vornehmlich Hosenzeuge fabrizierte und sie nach den übrigen Zollvereinsstaaten ausführte. In Botnang bestand eine große Leinenbleiche, wo über 100 Personen mit dem Bleichen von roher und gebrauchter Leinwand beschäftigt waren [3]).

Die Baumwollspinnerei hatte sich zuerst in Cannstatt und Berg angesiedelt, konnte aber trotz des eingeführten Maschinenbetriebs nicht so viel Strickgarn herstellen, daß sie imstande ge-

bereits 249 Schriftsteller lebten, ohne in diese Zahl die Redakteure und Mitarbeiter der Tagesblätter einzurechnen.

[1]) Hartmann a. a. O. S. 234.

[2]) Memminger a. a. O. S. 475.

[3]) Pfaff a. a. O. S. 396.

wesen wäre, mit den anderen württembergischen Fabriken zusammen den inländischen Bedarf zu decken [1]).

In der Weberei, die im Stuttgarter Bezirk auch sehr zahlreich vertreten war [2]), gab es nur einen Maschinenbetrieb, und zwar in Cannstatt. Die Maschinenarbeit bürgerte sich hier deshalb so schwer ein, weil sich die armen Weber mit so geringen Löhnen begnügten, daß sie immer noch billiger arbeiteten als Maschinen, deren Anschaffung natürlich damals bei der geringeren Kreditmöglichkeit viel größeren Schwierigkeiten begegnet ist wie heute [3]). Ferner bestand eine Seidenfabrik in Stuttgart, eine Kattundruckerei in Cannstatt. Spielkarten wurden in Kaltental hergestellt, ferner gab es in Stuttgart zwei größere Kürschnereien und zwei Tabakfabriken in Cannstatt [4]).

Wir sehen, ganz allmählich vollzieht sich die Einführung der Maschinenarbeit und damit des Großbetriebs auch in Stuttgart, und zwar zunächst sowohl der Ausdehnung wie der Zahl nach in den Textilindustrien. Diesen folgen Eisen- und Papierindustrie, sowie die Fabrikation von chemischen Präparaten und Metallwaren.

Hartmann schreibt 1847 in der „Gegenwart Stuttgarts“: „Große Fabriken besitzt Stuttgart schon aus dem Grunde bis jetzt nicht, weil die Wasserkraft bei uns fehlt. Da jedoch in neuester Zeit die meisten Maschinen mittels Dampf in Bewegung gesetzt werden, so würde auch in Stuttgart sich ein reges Fabrikleben begründen lassen, wenn nicht im Laufe der Zeit benachbarte Städte, wie Eßlingen und Cannstatt, eine wirksame Konkurrenz verwehrten. Dennoch befindet sich eine ziemliche Anzahl solcher Fabriken hier, die ohne großartige Maschinenvorrichtung zu bedürfen, durch den Luxus und Bedarf einer Residenzstadt hervorgerufen wurden.“

[1]) Württemberg. Jahrbücher für Statistik und Landesk. 1839 S. 315.

[2]) Im Amtsoberamt Stuttgart gab es 1832 nach einer Angabe in den Württemberg. Jahrbüchern für Statistik und Landeskunde von 1832 S. 160 839 Leinewebermeister und 193 Gehilfen.

[3]) Ein interessantes Beispiel zeigt die Zufuhr zum Stuttgarter Tuchmarkt, den durchschnittlich 325 Tuchweber mit ihren Produkten versorgten. Im Zeitraum:

1846—55 verlegten sie 13 420 Stück Wolltuch und verkauften davon 7700 Stück;

1856—63 verlegten sie ca. 15 120 Stück Wolltuch und verkauften davon 9850 Stück. (Aus Huber, Festschrift II S. 168.)

[4]) Württemberg. Jahrbücher für Statistik und Landesk. 1839 S. 301 ff.

Natürlich waren die Fabriken noch sehr klein. Im Landesdurchschnitt kamen nur 28 Arbeiter auf eine Manufaktur, während allerdings zu bedenken ist, daß die handwerklichen Verhältnisse noch sehr viel kleiner waren. Hier haben durchschnittlich je vier Meister einen Gesellen [1]). Freilich in Stuttgart selbst dürfte der Gesellenbetrieb schon mehr ausgebildet gewesen sein. Nach dem Gewerbekataster von 1841 zählte Stuttgart mit seinen Weilern (gemeint sind Orte wie Heslach, Kaltental usw.) im ganzen 2057 Handwerker, 79 Kleinhändler, 26 Manufakturen und Fabriken, 5 Mühlen, 11 andere Werke, 33 Schildwirte, 491 andere Wirtschaften, 42 Brauereien und Essigsiedereien und 29 Getränkfabriken [2]). 1851 wurden in Stuttgart bereits 11 620 in Handwerk, Fabrik und Heimarbeit beschäftigte Personen gezählt [3]).

1843 wird ein Handelsverein, 1848 der Gewerbeverein gegründet. Ersterer errichtet 1844 eine private Handelskammer und ein Handelsschiedsgericht mit öffentlichem Verfahren [4]).

Der gesamte Handelsverkehr Stuttgarts betrug im Jahre 1845 bereits 170 000 Zentner [5]).

Während die bisherige Entwicklung des Stuttgarter Gewerbelebens lediglich der Gründung des Zollvereins und der damit geschaffenen Möglichkeit des bequemeren Güteraustauschs, sowie der tatkräftigen Unterstützung der Industrie durch die Regierung zu danken ist, kommt mit dem Jahre 1845 ein neuer, äußerst wichtiger Faktor hinzu, der auch das Tempo der Industrialisierung wesentlich beschleunigte, der Bau der ersten Eisenbahn.

Ganz abgesehen vom Handel, dem die Eisenbahn die Kunden in die Stadt bringt, war sie in der Lage, einen gänzlichen Um-

[1]) Württemberg. Jahrbücher für Statistik und Landesk. 1839 S. 276.

[2]) Pfaff a. a. O. S. 381.

[3]) Huber, Festschrift II S. 61.

[4]) Die Handelskammer, die bis dahin rein private Anstalt war, wurde 1854 durch Kgl. Verordnung als offizielle Vertretung des Handels und der Industrie anerkannt und der Zentralstelle für Gewerbe und Handel unterstellt.

[5]) Hiervon kommen 77 000 Zentner auf die Ausfuhr (davon 22 000 nach Ulm, 10 000 nach Frankfurt, 10 000 nach Friedrichshafen, 6000 nach Heilbronn, 6000 nach Cannstatt, 15 000 nach Straßburg und 10 000 nach Nürnberg) und 93 000 Zentner auf die Einfuhr (von Ulm 20 000, Frankfurt 8000, Friedrichshafen 10 000, Heilbronn 25 000, Cannstatt 10 000, Straßburg 10 000 und Nürnberg 10 000 Zentner). (Aus der Beschreibung des Stadtdirektionsbezirks Stuttgart S. 239.)

schwung in den gewerblichen Zuständen Stuttgarts herbeizuführen. Ohne Eisenbahn ist ein Großbetrieb im heutigen Sinne gar nicht zu denken, ein Binnenverkehr gar nicht möglich. Es steht fest, daß kein anderes Verkehrsmittel, selbst der billigere Wasserweg nicht, auch nur annähernd imstande wäre, die Fabrikate auf so weite Absatzgebiete zu verteilen. Und wenn eine Stadt auch noch eine so schlechte verkehrspolitische Lage hat wie Stuttgart, so können wir leicht begreifen, daß Stuttgarts Handel und Industrie erst dann mehr als lokale Bedeutung gewinnen konnten, als das württembergische Bahnsystem so weit ausgebaut und so gut organisiert war, daß es einen geregelten Großverkehr aushalten konnte.

Die Geschichte und industriepolitische Bedeutung der württembergischen Bahnen möchten wir uns auf ein späteres Kapitel aufsparen und hier anschließend ein zweites Moment anführen, das den raschen Aufschwung der Stuttgarter Industrie in den 50er Jahren vorbereitete. Da sind in erster Linie die industriepolitischen Maßnahmen der Regierung.

Wiedfeld[1]) nennt einen hauptsächlichsten Faktor für die Entstehung des Großbetriebs in Berlin: „die Staatstätigkeit, welche den Absatz schuf, den Verlag besorgte, durch Konzessionen, Prämien, Zollpolitik und direkte Gelduntersttützungen die neuen Betriebsformen einführte und förderte und die Einwanderung, welche das hiezu erforderliche technisch geschulte unternehmungslustige und freidenkende Menschenmaterial lieferte."

Damals entstand 1848 die Zentralstelle für Gewerbe und Handel in Stuttgart als eine Staatsbehörde und ein Organ der Gewerbevereine zugleich. Sie hat die Aufgabe: „Begutachtung und Vorbereitung der auf Gewerbe und Handel, die Zoll- und Schiffahrtsverhältnisse und den Zolltarif sich beziehenden Gesetze, Verordnungen und Verfügungen; ferner die Begutachtung der die Handelsverhältnisse mit andern Staaten betreffenden Fragen in ihrer Beziehung zu Gewerbe und Handel, sowie die Beratung anderer Regierungsbehörden bei ihrer Tätigkeit in Absicht auf Gewerbe und Handel. Sie stellte die Anträge auf Abänderung und Abschaffung von Einrichtungen und Verfügungen,

[1]) Wiedfeld, Statistische Studien zur Entwicklungsgeschichte der Berliner Industrie 1720—1890. Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen Bd. 18, Heft 3, S. 62.

welche der freien Entwicklung von Handel und Gewerbe hinderlich oder überhaupt unzweckmäßig sind und auf Herbeiführung von denselben förderlichen Maßnahmen."

Die Regierung übertrug die Leitung der Zentralstelle einem durch Reisen im In- und Auslande erfahrenen Kenner der industriellen Verhältnisse, dem Präsidenten Ferdinand von Steinbeis, dem es in erster Linie darum zu tun war, die Industrie, namentlich die Textilindustrie (die Trikot- und Korsettweberei) zu heben, und dadurch den vielen brotlos gewordenen Handwebern Beschäftigung zu verschaffen. Die Zentralstelle verlieh Unterstützungen an mutige Unternehmer, die durch neue Erfindungen angespornt, Fabrikanlagen zu errichten gedachten. Auf diese Weise schuf sie sich einen tüchtigen Stamm von einheimischen Unternehmern, die größtenteils aus dem Handwerkerstand hervorgewachsen, dem Gewerbe ein solides und bodenständiges Gepräge verliehen. Mit der Zeit errichtete sie Gewerbeschulen und richtete Fachkurse für Handwerker ein. Durch Ankäufe auf der Pariser Weltausstellung von 1850 und durch Anschaffungen auf der Londoner Ausstellung von 1851 vermehrt, entstand ein auch vom Ausland besuchtes Gewerbemuseum. 1881 folgte diesem Museum auf Anregung Professor Dr. Hubers die Gründung eines Exportmusterlagers, das in den Räumen der Gewerbehalle eingerichtet ist. Es hat die Aufgabe, die Erzeugnisse der württembergischen Industrie im Zusammenhang zu zeigen und ihr dadurch die überseeischen Märkte zu öffnen [1]). Auf diese Weise wurde die exportvermittelnde Tätigkeit, die früher die württembergische Handelsgesellschaft, welche wir weiter unten besprechen werden, ausübte, in eine zeit-

[1]) Die Zahl der Käufer im Exportmusterlager betrug nach den Berichten aus den einzelnen Jahren:

1882: 26	1889: 235	1892: 295
1900: 337	1910: 314	1913: 354.

Die Zahl der Aufträge betrug:

1882: 90 1889: 1712

1892: 1712, davon 1342 im Stuttgarter Lager bestellt, wo 386 Fabrikanten ausgestellt hatten,

1900: 2870, davon 1776 im Stuttgarter Lager bestellt, wo 554 Fabrikanten ausgestellt hatten,

1910: 4089, davon 2463 im Stuttgarter Lager bestellt, wo 813 Fabrikanten ausgestellt hatten,

1913: 4459, davon 2593 im Stuttgarter Lager bestellt, wo 743 Fabrikanten ausgestellt hatten.

gemäße Form gebracht. Beim Exportmusterlager handelt es sich im wesentlichen um eine vermittelnde Tätigkeit zwischen Fabrikanten und Exporteuren ohne Kreditgewährung und ohne Inanspruchnahme von eigenem Kapital. Das Exportmusterlager macht keine eigenen Geschäfte, sondern beschränkt sich lediglich auf deren Vermittlung. Mitglied des Exportmusterlagers kann jeder württembergische Fabrikant gegen Entrichtung einer Gebühr von 25 M. und jeder außerwürttembergische Fabrikant, der nur solche Waren ausstellen darf, die in Württemberg nicht hergestellt werden, gegen eine Gebühr von 50 M. werden. Das Institut besteht heute noch und dient namentlich der Ausfuhr von Textilwaren, vornehmlich von Trikotagen, Decken, Korsetten, Garnen, Tischzeug, Teppichen und Baumwollwaren.

Ein weiteres großes Verdienst der Zentralstelle war die Hereinziehung von französischen Réfugiés nach Württemberg, die durch ihren Gewerbefleiß, namentlich auf textiltechnischem Gebiet, bekannt waren. Von besonderer Wichtigkeit ist in dieser Hinsicht D'Ambly, ein französischer Offizier, der die Korsettindustrie Stuttgarts, Cannstatts und Göppingens schuf. Von gleicher Bedeutung ist die Uebersiedlung Honoré Frédéric Fouquets, der durch die Gewährung einer Subvention von 10 000 fl. sich bewegen ließ, nach Stuttgart zu übersiedeln, wo er eine Rundwebstuhlfabrik gründete, die die ganze Zeit hindurch die Maschinen für die württembergische Textilindutrie lieferte. 1853/54 sind bereits 2 Trikotagenfabriken mit 12 Stühlen, nach der Pariser Weltausstellung von 1855, 4 weitere Fabriken entstanden [1]). Auf dieselbe Weise wurde auch 1862 die Fabrik von Charles Terrot in Cannstatt ins Leben gerufen, in der ebenfalls die Herstellung von textiltechnischen Spezialmaschinen namentlich die Rundwirk- und Strickmaschinenfabrikation betrieben wird.

Neben diesen Maßnahmen suchten aber auch die Industriellen selbst durch Zusammenschluß ihre Interessen zu wahren und sich gegenseitig zu stützen. Neben kleineren losen Gruppen, die, wie wir später in dem Kapitel über das Stuttgarter Bankwsesn sehen werden, sich sehr für die Neuregelung des Kreditwesens einsetzten, gründeten württembergische Industrielle auf die Anregung

[1]) Geschichte der Stadt Stuttgart, herausgeg. von den bürgerl. Kollegien S. 201.

des Präsidenten der Zentralstelle für Gewerbe und Handel von Steinbeis 1853 die „Württembergische Handelsgesellschaft“ in Stuttgart. Sie hatte den Zweck den Absatz württembergischer Handelserzeugnisse außerhalb des Landes, namentlich in den fremden Erdteilen, zu fördern. Die Gesellschaft wurde als anonyme Gesellschaft gegründet, an der sich der Staat mit 30 000 fl. Aktienanteilen beteiligte. Sie hat sehr viel zum Aufschwung der Stuttgarter Industrie beigetragen, indem sie ihre Haupterzeugnisse wie Klaviere, Möbel, Trikotagen, Maschinen, chemische und Buchdruckereierzeugnisse, teils durch eigene Geschäfte, teils durch Agenten bekannt machte. So war sie auch bei den Weltausstellungen in Paris und London 1854, 1855 und 1862 vertreten, und hatte es so dem internationalen Handel leicht gemacht, die württembergischen Bezugsquellen zu erfahren. 1866 kam es mit Genehmigung der Regierung zu einer Statutenänderung und 1868/70 zur Liquidation, weil die Zeitverhältnisse eine Aenderung des Exportgeschäfts forderten [1]).

Die Jahre des durch all diese Neubildungen hervorgerufenen wirtschaftlichen Aufschwungs erlitten mit dem Revolutionsjahr 1848 eine längere Unterbrechung durch eine schwere Krisis, die bis zu Anfang der 50er Jahre dauerte. Diese wirkte allerdings in Stuttgart nicht so katastrophal wie in Berlin, Frankfurt oder Karlsruhe, weil hier die Firmen nicht durch ungesunde Spekula-

[1]) Auch die weitere Geschichte der württembergischen Handelsgesellschaft ist für die Entwicklung der modernen Stuttgarter Industrie interessant. Sie zeigt das allmähliche Erstarken der einheimischen Fabriken, das eine gänzliche Veränderung der Exportbedingungen herbeiführte. Die württembergische Handelsgesellschaft, die bis zu ihrer Liquidation als Aktiengesellschaft den Fabrikanten gegenüber als Selbstkäufer auftrat und den Käufern zu Originalpreisen lieferte, konnte mit der Zeit keine so hohen Provisionen für ihre Vermittlungen mehr erhalten, daß das Geschäft rentabel blieb. Die württembergischen Fabrikanten hatten nämlich selbst Agenturen errichtet und die Käufer waren meist nicht mehr auf den Kredit angewiesen, den ihnen die württembergische Handelsgesellschaft gewährte. Deshalb wurde nach der Liquidation das Vermittlungsgeschäft nur als Nebenerwerb von dem neuen Besitzer, der früher Direktor der Aktiengesellschaft war, weitergeführt und namentlich seit der 1890 erfolgten Verlegung des Geschäfts nach Cannstatt befaßt sich die württembergische Handelsgesellschaft in der Hauptsache nur noch mit der Fabrikation von Tapisseriewaren. (Von Herrn Stadtrat Kübel, dem derzeitigen Direktor der Württembergischen Handelsgesellschaft freundlichst mitgeteilt.)

tion emporgekommen sind, sondern durch langsames Emporarbeiten aus dem Kleinbetrieb sich eine sichere Basis für ihr Geschäft geschaffen haben [1]). Diesen Jahren schlechter wirtschaftlicher Konjunktur folgten nun auch noch schlechte Erntejahre, was natürlich für Stuttgart mit seinen agrarischen Absatzgebieten von fast ebenso schlimmen Folgen war. Das Unglück erreichte schließlich seinen Höhepunkt, indem das in Württemberg seit den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts bestehende landwirtschaftliche Sparkassenkreditsystem durch den Konkurrenzneid der Privatspar- und Leihkassen allmählich zusammenbrach und damit die Kaufkraft der ländlichen Bevölkerung vollends vernichtete [2]). Die Folge all dieser Erscheinungen war, daß trotz der Eisenbahnen und neugegründeten Fabriken, Armut im Lande herrschte und im Landtag wurden erschütternde Berichte über die traurige Lage der Bevölkerung und den bedrohlichen Umfang der Auswanderung erstattet. Da erkannte man so recht deutlich die segensreiche Wirkung der Gewerbeförderung durch die Regierung. Um den bedächtigen und mißtrauischen Stuttgarter Unternehmern zu zeigen, daß mit Eisenbahn und Fabrik eine neue kapitalistische Epoche begonnen hatte, ging die Regierung selbst mit gutem Beispiel voran und kam den seit Jahren fast verdienstlosen Handwebern und Strumpfwirkern dadurch zu Hilfe, daß sie die Einführung des Fouquetschen Webstuhls in die Hand nahm und dadurch eine bis heute blühende Industrie gründen half [3]). Die gleiche Entwicklung finden wir, wie schon erwähnt, bei der durch d'Ambly auf Veranlassung der Regierung 1848 eingeführten Korsettindustrie, die bereits 1855 in den oben genannten 3 Bezirken in 12 Betrieben 1300 Arbeiter beschäftigte. Die Industrie blühte bis in die 70er und 80er Jahre, wo ein rascher Modewechsel schleunige Einführung genähter Korsette verlangte, um sich die beträchtliche Ausfuhr nach Amerika, die allein über 2½ Millionen Gulden ausmachte, nicht entgehen zu lassen. Der Mac Kinley-Tarif und

---

[1]) Es ist für die Stuttgarter Unternehmungen charakteristisch, daß sie nicht wie anderswo die Erzeugnisse einer Hochkonjunktur sind, sondern sie entstehen meist als Klein- und Mittelbetriebe und arbeiten sich allmählich durch solide Arbeit durch lange Generationen hindurch zu Großbetrieben empor.

[2]) Löwenstein a. a. O. S. 7.

[3]) Vgl. hiezu S. 24.

die darauf folgenden Zollmaßnahmen bewirkten schließlich ein gänzliches Aufhören der Ausfuhr nach Amerika [1]).

Mitte der 50er Jahre war die Krisis überwunden und die industrielle Tätigkeit begann von neuem und nun in verstärktem Maße. Die intelligenteren und kapitalkräftigeren Meister suchten sich zu kleinen Fabrikanten emporzuschwingen, die kleinen Meister namentlich im Textilgewerbe nahmen immer mehr ab und fanden keinen Nachwuchs, die alte unrentabel gewordene Hausindustrie, vornehmlich auf dem Lande, hörte auf oder machte mit der Zeit rentableren Formen Platz, so daß wir von nun an von einer, wenn auch in den nächsten Jahrzehnten noch sehr langsam fortschreitenden Industrialisierung reden können [2]). Diese hatte einen günstigen Einfluß auf die wirtschaftlichen Verhältnisse, andererseits vollzog sich aber innerhalb der Stuttgarter Bevölkerung eine Veränderung, die in sozialer Hinsicht wenig zu begrüßen war. Die vielen Fabrikarbeiter, die bis zu dieser Zeit freie Handwerker oder Heimarbeiter waren, haben damit ihre alte Selbständigkeit verloren und sich in ein Abhängigkeitsverhältnis zum Kapitalisten begeben, was, wie die Landtags- und später auch Reichstagswahlen beweisen, nicht zur Stärkung des Bürgertums beigetragen hat.

Großbetriebe waren in jener Zeit in der Hauptsache die Textilfabriken geworden, daneben die chemischen und Maschinenfabriken. Namentlich die letzteren machten durch den regen Eisenbahnbau rasche Fortschritte. Die erste größere württembergische Maschinenfabrik wurde nicht in Stuttgart gegründet, es war dies die Eßlinger Maschinenfabrik. Ihr folgte, wenn wir eine bereits 1842 bestehende Stuttgarter Werkzeugfabrik übergehen wollen, 1852 ein Großbetrieb in Stuttgart, die Maschinenfabrik Kuhn in Berg, die vornehmlich Dampfkessel herstellte. Sie hatte im Anfang sehr um ihre Existenz zu ringen, hatte aber dann bis auf heute sehr schöne Erfolge zu verzeichnen.

Eine ganz hervorragende Stellung, nicht bloß auf dem inner-

---

[1]) Huber, Festschrift II. S. 219.

[2]) Der Bericht der Handelskammer Stuttgart schreibt 1855 bezeichnenderweise: „Württemberg ist langsam, aber festen und besonnenen Schrittes in die unvermeidliche Epoche des modernen Industriebetriebes eingetreten, wenn der Eintritt auch mit mäßigen Kapitalien geschehen mußte."

deutschen Markt, sondern auf dem ganzen europäischen Absatzgebiet nahm die Stuttgarter Chemikalienindustrie ein, die seit den 20er Jahren einen immer größeren Aufstieg genommen hatte. Zu Ende der 50er Jahre war sie so weit gediehen, daß sie zusammen mit dem Stuttgarter Drogenhandel einen ziemlichen Prozentsatz dieser Artikel auf den Weltmarkt lieferte. Aber mit der zunehmenden Expansion Stuttgarts verließ die Industrie teils die Stadt, um sich im benachbarten Feuerbach anzusiedeln, zum Teil aber zog sie ganz aus dem Stuttgarter Industriebezirk hinaus, so daß die chemische Industrie Stuttgarts heute lang nicht mehr die Bedeutung hat, die sie noch vor 40 Jahren hatte.

Eine dritte größere Gründung in jener Zeit ist die von der württembergischen Hofbank 1851 ins Leben gerufene Stuttgarter Zuckerfabrik, die sich dann 1907 mit der 1856 gegründeten Zukkerfabrik in Böblingen fusionierte.

Durch das Hochkommen all dieser Industrien, sowie durch den zunehmenden Getreidegroßhandel, drängte alles auf die Errichtung einer Börse hin. Aus diesem Grunde und auch um in Beziehung auf den Geldverkehr eine größere Selbständigkeit zu erlangen, regte die Zentralstelle für Gewerbe und Handel diesen Gedanken bereits im Jahre 1853 an. Die Verhandlungen dauerten aber so lange, daß die Börse erst 1860 eröffnet werden konnte. Mit dem Jahr 1855 ist ein weiterer Fortschritt in der industriellen Entwicklung Stuttgarts zu verzeichnen. In diesem Jahre wurde nämlich auf Veranlassung Ferdinands von Steinbeis die erste Stuttgarter Handels- und Gewerbekammer errichtet.

Trotz aller dieser gewiß sehr anerkennenswerten Erfolge zeigte sich gar bald, daß die Stuttgarter Industrie noch sehr in den Kinderschuhen steckte. Es fehlte ihr eben trotz der Gewerbe- und Handelsvereine und trotz der Bemühungen der Regierung an der nötigen Erfahrung und Organisation. Das zeigte sich am besten im Frühjahr 1857, als der durch den wachsenden Verbrauch der Fabriken entstandene Kohlenmangel zu einer wahren Kohlennot wurde. Hierüber schreibt der Handelskammerbericht von 1857: „Die württembergische Industrie kann der Steinkohlen absolut nicht mehr entbehren. Sie beansprucht für ihren Betrieb immer größere Quanten und zur Konkurrenzhaltung wohlfeilere Preise. Vertröste man nicht auf die baldigen niederen Preise in den Grubenbezirken. Diese niederen Preise kommen ja ebenfalls

und noch viel früher unseren Konkurrenten in Sachsen und Schlesien zugute. Die bayrischen Staatsbahnen transportieren um 0,50 Kr., die sächsischen um 0,70 Kr., die Hannoverschen um 0,65 Kr., dagegen die württembergischen um 1,08 Kr."

Ende des Jahres kam zu dieser Kohlennot, die, wie wir soeben sahen, in erster Linie schon damals eine Frage der Eisenbahnpolitik war, eine neue Krise, die die schöne Entwicklung wieder für einige Monate hemmte. Sie ging von Amerika aus und ergriff schon im Sommer die norddeutschen Industriegebiete, um sich dann auch im Herbst in Stuttgart fühlbar zu machen. Direkte Verluste erlitten nur wenige Gewerbe, wie die Korsettindustrie und sonstige Textilfabriken. Aber in den meisten Gewerben machte sie sich durch schleppenden Geschäftsgang bemerkbar. Arbeiterentlassungen fanden nur in den Korsettfabriken statt. Im übrigen äußerte sich die Krisis lediglich darin, daß ganz gegen früher ein großes Arbeiterangebot vorhanden war und neue Aufträge unterblieben.

Aber nachdem die Krisis überwunden war, half die 1862 eingeführte Gewerbefreiheit die Wunden rasch wieder heilen, die die Zeit des schlechten Geschäftsganges den Stuttgarter Gewerben geschlagen hatte.

Der Kampf um die Gewerbefreiheit tobte mehr oder minder heftig seit den 40er und 50er Jahren [1]). Die Zunftverhältnisse waren eben zu sehr mit dem Geist der Zeit in Widerspruch geraten, als daß sich diese Zustände hätten länger ertragen lassen. Bereits in den 40er Jahren hat die Regierung den Gedanken erwogen, den Zunftzwang gänzlich aufzuheben, um den wirtschaftlichen wie technischen Fortschritt nicht länger zu hemmen, aber es dauerte noch beinahe ein Vierteljahrhundert bis die völlige Gewerbefreiheit zur Durchführung gelangte.

Die Gewerbeordnung von 1862 ist eines unserer liberalsten Gesetze. Sie hat ganz die manchesterliche Grundtendenz „laisser faire et laisser passer". Die alten Zünfte wurden gänzlich beseitigt und auch die Gleichberechtigung von Mann und Frau in der Ausübung eines Gewerbes anerkannt. Die Folge war, daß vom 1. Mai 1862 bis zum 30. April 1863 in Stuttgart nicht weniger als 569 Personen neue Geschäfte grün-

[1]) Vgl. das Kapitel Gewerberecht und Gewerbefreiheit in der Festschrift von Huber I. Teil S. 121 ff.

deten [1]), worunter nur 116 handelsgeschäftlicher Art sind [2]). Und noch zwei weitere weniger erfreuliche Folgen hatte die Einführung der Gewerbefreiheit: erstens viele ungelernte Elemente drangen in den Kleinhandel ein und bildeten eine nicht zu unterschätzende Konkurrenz, und zweitens machte sich eine starke Vermehrung des Hausierhandels geltend, der natürlich in erster Linie das Kleingewerbe schädigte. Immerhin war die Einführung der Gewerbefreiheit, die die Stuttgarter Handelskammer nicht ohne Widerspruch durchsetzen half, ein großer Fortschritt, und auch die Handwerker, die ihre Einführung zuerst weniger begrüßten, überzeugten sich allmählich von ihrer segensreichen Wirkung.

So trat 1862 mit einem Male an Stelle der verschiedenen Zunftordnungen ein einheitliches Gesetz, das gleiches Recht für alle gewährte. Das war auch höchste Zeit, wie auch schon der 1848 zu Frankfurt a. M. tagende Handwerkerkongreß deutlich erkannt hatte [3]). Die Handwerker standen dem Eindringen des Kapitalismus trotz ihres zünftigen Zusammenschlusses machtlos gegenüber. Sie konnten weder die Einführung von Maschinen noch das Aufkommen des Großbetriebs hindern. Das zeigt uns deutlich die Stuttgarter Fabriktabelle von 1861, wo wir trotz noch bestehenden Zunftzwangs bereits 173 Fabriken mit 368 Personen Direktionspersonal, 3663 männlichen und 471 weiblichen Arbeitern finden. Freilich zeigt uns auch die Handwerkertabelle 1840 Meister mit 5706 Gesellen, sowie 99 weibliche Unternehmer mit 104 weiblichen Gehilfen [4]). Wir bemerken hier, daß die Zahl der Gesellen in den einzelnen Handwerksbetrieben mehr gewachsen

[1]) Grosse, a. a. O. S. 9.

[2]) Nach Hartmann (a. a. O. S. 265) meldeten sich in den ersten 10 Monaten nach Einführung der Gewerbefreiheit in Stuttgart zum selbständigen Gewerbebetrieb an: 46 Kaufleute, 29 Klein- und Viktualienhändler, 1 Weinhändler, 7 Bäcker , 10 Metzger, 74 Schneider, 89 Schuster, 10 Steinhauer, 9 Zimmerleute, 13 Gipser, 21 Schreiner, 12 Schlosser usw., zusammen 438 Firmen.

[3]) Huber schreibt in seiner Festschrift I. Teil S. 121 darüber: „Nur gingen die grundsätzlichen Ansichten über die Ziele und Aufgaben der Neuregelungen weit auseinander. Die einen verlangten einen Reichsverband für alle Innungsgenossen, eine Zentralorganisation, die sämtliche Fachverbände umfaßt und ihre Gesamtinteressen vertritt, andere verlangten die Einführung unbedingter Gewerbe- und Konkurrenzfreiheit."

[4]) Geschichte der Stadt Stuttgart herausgegeben von den bürgerl. Kollegien.

ist als die Zahl der Arbeiter in den Fabriken [1]). Die Handelstabelle, die Kaufleute, Bankiers, Wirte, Spediteure usw. umfaßt, zeigt 857 Unternehmer mit 2068 männlichen und weiblichen Gehilfen. Dies sind im ganzen über 14 000 gewerbetreibende Personen bei einer Einwohnerzahl von 61 314 Seelen, also etwa 23% 1895 hatte Stuttgart 153 600 Einwohner und etwa 53 160 gewerbetreibende Personen. Das sind etwa 35%, also eine bedeutend beschleunigte Industralisierung in diesem Zeitraum.

Natürlich hatte die Gewerbefreiheit zur Folge, daß nun Handels- und Gewerbestand starke Fühlung miteinander bekamen. Aus diesem Grunde wurde 1862 der Stuttgarter Handelsverein gegründet, der zunächst nur der Förderung der lokalen Interessen der Stuttgarter Kaufleute diente, später aber auch allen größeren Standesfragen sein Interesse zuwandte.

In den 60er Jahren war es vor allem das Anwachsen der Bevölkerung, das einen ganz neuen Industriezweig schuf, der die werdende Großstadt verriet, die Konfektionsindustrie. Sie ist ein spezifisch großstädtisches Gewerbe. Das ist einmal begründet in dem großen Bedarf, in der verbesserten Lebenshaltung, in Stuttgart namentlich in dem allmählichen Abkommen der ländlichen Tracht und dem aufkommenden Massenbedarf fertiger und billiger Konfektionsware.

Außer dem Bestreben des Großstädters sich mehr uniform zu kleiden, wirkte für das Aufkommen der Stuttgarter Konfektionsindustrie andererseits günstig die Nähe des Hofes, der eine gewisse Eleganz schafft, welche im handwerklichen Rahmen nicht gut zu erreichen ist.

Gegen die Mitte der 60er Jahre verdunkelten schwere Wolken den politischen Welthorizont. Dazu kamen noch schlechte Ernten in verschiedenen Ländern und 1867 namentlich die Furcht vor einem drohenden deutsch-französischen Krieg. Die Folge war wieder eine allgemeine Geschäftsstockung. Schon ein Jahr zuvor,

[1]) Den günstigen Stand des Handwerks zeigt ferner die Tatsache, die Wochner a. a. O. S. 61 berichtet: „aus den 85 Metzgern, die 1841 ihre Geschäfte betrieben, sind 1871 114 geworden. Die 75 Bäckereien von 1871 haben sich beinahe verdoppelt, es sind heute 147. Eine ganz ähnliche Erscheinung ergibt sich bei den Schuhmachern. Von 159 im Jahre 1841 ist die Zahl dieser Geschäfte auf 305 gestiegen. Im Jahre 1841 waren es 16 Uhrmacher, heute sind es 40, aus 12 Tapezierern sind 51 geworden, aus 33 Sattlern deren 55.

1866, brachte der Konflikt zwischen Oesterreich und Preußen eine Finanzkrisis, die Württemberg um so schwerer zu spüren bekam, da es ein noch sehr unausgebildetes Kredit- und Finanzsystem hatte. Um diesen Mißständen abzuhelfen, tagte am 6. Juni 1866 in Stuttgart eine Versammlung des württembergischen Handels- und Gewerbestandes, wobei es klar zutage trat, daß in Württemberg wohl für den Hypothekarkredit, den auch z. B. die großen Stuttgarter Lebensversicherungsvereine gaben, reichlich gesorgt war, nicht aber für den für die Industrie viel wichtigeren Personalkredit. Deshalb faßte die Versammlung folgende Resolution: „Befriedigung kann dem württembergischen Verkehr nur werden durch Organisation von Banken auf solider Grundlage. Sie allein können unter Kontrolle der Oeffentlichkeit genügendes Kapital vereinigen und den Kanälen zuführen, wo es nützliche Verwendung findet“ [1]).

Auf diese Weise entstand 1869 die württembergische Vereinsbank in der Hauptsache als Selbsthilfe des württembergischen Unternehmertums und 1871 nach der Reichsgründung die württembergische Notenbank. Diese Banken, sowie die neue Bank- und Münzgesetzgebung waren es, die das württembergische Geld- und Kreditwesen sanieren mußten und dadurch tiefere Folgen für die schwäbische Industrie verhüteten.

Wenn wir nun am Schlusse des Kapitels über den Fortschritt der Industrialisierung Stuttgarts Rechenschaft geben wollen, so ist das gleiche zu sagen wie zu Ende des letzten Abschnittes. Fortschritte sind unverkennbar, aber die Großzügigkeit fehlt und die Wirtschaft im ganzen steht noch immer nicht auf großindustrieller Basis.

Drittes Kapitel.

Stuttgarts Industrialisierung von 1870 bis heute.

Durch den glücklichen Krieg von 1870/71 bereitete sich ein neuer wirtschaftlicher Aufschwung vor. Der politischen Einigung Deutschlands ging ja jahrzehntelang vorher ein wirtschaftlicher

[1]) Rechenschaftsbericht der württembergischen Vereinsbank S. 8.

Zusammenschluß voraus. Nach der Reichsgründung dienten besonders die Vereinheitlichung der Gesetzgebung, vornehmlich in bezug auf das Münzwesen, die postalischen Einrichtungen, sowie der engere Zusammenschluß der einzelnen Eisenbahnverwaltungen, namentlich zur Ausbildung des durchgehenden Verkehrs, der Industrialisierung Stuttgarts im weitgehendsten Maße. Freilich der alte Nachteil, den Stuttgart im Verhältnis zu vielen andern Industriezentren hatte, nämlich seine ungünstige verkehrspolitische Lage, ließ sich nicht ändern, in den allernächsten Jahren kaum mildern. Die alten schlechten Verkehrsverhältnisse zwischen Montanbezirk und Stuttgart einerseits und Stuttgart und seinen Absatzgebieten andererseits blieben jedenfalls noch das ganze Jahrzehnt hindurch trotz der Verbesserung des Eisenbahnwesens ziemlich die gleichen.

Dagegen kam der allgemeine Aufschwung, der sich in jenen Tagen in ganz Deutschland bemerkbar machte, natürlich auch Stuttgart zugute. Die großen französischen Kriegsgelder, die notwendige Erneuerung der durch den Krieg zerstörten Werte und nicht zum mindesten das Vertrauen auf das siegreich erkämpfte Reich riefen große Unternehmungslust in Handel und Industrie wach. Das zeigt sich am besten in dem Emporschnellen der Arbeitslöhne, was natürlich auch einen Aufschlag in den Stuttgarter Lebensmittelpreisen zur Folge hatte. So berechnet man den durchschnittlichen Aufschlag der Löhne und Lebensmittelpreise im Jahre 1872 gegenüber der Periode von 1830—42 und 1860—65 bei den Löhnen um 119 bzw. 34%, bei Brot 65 bzw. 26%, bei Fleisch 167 bzw. 66%, bei Brennholz 50 bzw. 15%[1]).

Vor allem blühte in den Jahren nach der Reichsgründung das Kunstgewerbe und das Bauhandwerk auf. Ein geschickter Steinhauer verdiente täglich 5 fl, das sind heute 8.50 M.[2]). Ein glänzender Zeuge des allgemeinen Aufschwungs und des dadurch erzeugten Wohlstandes ist auch der Büchermarkt, auf dem Stuttgart schon damals die dritte Stelle des Reichs einnahm.

Die Bautätigkeit, namentlich durch die „allgemeine Baugesellschaft“ und das „Stuttgarter Immobilien- und Baugeschäft“ gefördert, wuchs trotz der gesteigerten Materialpreise und der hohen Löhne zu einer vorher nie gekannten Höhe an, ohne daß

[1]) Hartmann a. a. O. S. 277.
[2]) Hartmann a. a. O. S. 277.

dadurch die Nachfrage nach Wohnungen eine Verminderung erfuhr. Durch den raschen Aufschwung des Baugewerbes und durch den wachsenden Wohlstand kam auch das Kunstgewerbe zu großer Blüte; nicht zuletzt für die Zwecke der Wohnungsausstattung, wenn auch der größte Teil der neugebauten Häuser für die unbemittelteren Volksschichten bestimmt war und deshalb keine so große künstlerische Aufmachung erlaubte. Der Einfluß dieser Bewegung zeigte sich in den nächsten Jahren sofort an drei Zweigen unserer Landesindustie, die auch in Stuttgart reichlich vertreten sind. Wir meinen die Metall- und Möbelindustrie sowie die polygraphischen Gewerbe.

Die Metallindustrie ist ja größtenteils in den alten Reichsstädten heimisch und spielt im Stuttgarter Industriebezirk mit Ausnahme der Eisenverarbeitung, die allerdings sehr verbreitet ist, keine besondere Rolle. Um so mehr wurde die in Stuttgart außerordentlich blühende Möbelindustrie gefördert, und auch das polygraphische Gewerbe nahm in all seinen Abteilungen dank der immer wachsenden Bedeutung Stuttgarts als größter Verlagsort Süddeutschlands einen großen Aufschwung.

Aber bald zeigte sich auch die Kehrseite der Medaille. Durch den großen wirtschaftlichen Aufschwung und durch das Gedeihen der Vereinsbank angeregt, wurden allerhand Banken ins Leben gerufen, 1871 die Stuttgarter Bank mit 6 Millionen Thalern, 1872 die Süddeutsche Provinzialbank mit 3 Millionen Thalern. „Ein wahres Bankaktienfieber grassierte in den Stuttgarter Kapitalistenkreisen. Die besten und sichersten Werte wurden flüssig gemacht um an dem erwarteten Goldregen teilzunehmen“ [1]).

Aber es kam anders. Dieser wirtschaftliche Aufschwung hatte eine überaus große Ueberproduktion zur Folge, die sich schon sehr bald bei den großen Kreditgeberinnen, den Banken fühlbar machte. Die Süddeutsche Provinzialbank trat schon 1873, ihre Mutteranstalt, die Stuttgarter Bank, 1875 in Liquidation. Die Württembergische Depositenbank liquidierte in demselben Jahre und 1874 erklärte die Württembergische Kommissionsbank, alles Banken der Gründerzeit, ihre Zahlungsunfähigkeit [2]).

[1]) Hartmann a. a. O. S. 277.

[2]) „Waren auch diese sämtlichen Gründungen nicht lebensfähig, so ist doch anzuerkennen, daß sie mit einer Ausnahme, nicht eigentlich

Bis gegen Mitte des Jahres 1873 hatte der Aufschwung angedauert. Dann machte sich aber überall eine große Depression geltend. Finanzielle Krisen und wirtschaftliche Zusammenbrüche als Folgen der Ueberproduktion störten schon im Mai die Wiener Weltausstellung, im September machte sich die Baisse auch in New-York und im Oktober in Berlin fühlbar. Auch in Stuttgart stockte das ganze Erwerbsleben um jene Zeit [1]). Die eben erst entstandene „Württembergische Zentralbank für Bauten" und die „Unionbank", beides Berliner Gründungen, mußten, kaum eröffnet, ihre Pforten wieder schließen. Die hohen Agios bei den Gründungen, auf die so viele Aktienbesitzer gehofft hatten, schmolzen zu ihrer größten Enttäuschung sehr zusammen oder verschwanden ganz.

Der Druck wollte die ganzen 70er und 80er Jahre hindurch nicht mehr weichen, und man glaubte allgemein an einen Turnus zwischen Aufstieg und Niedergang, wobei man allerdings annahm, daß der Aufstieg nur einige Monate, die Krise aber ebensoviel Jahre dauerte [2]).

Den Reigen der Bankkrachs und damit auch der allgemeinen Depression schloß der Konkurs der beiden Stuttgarter Genossenschaftsbanken. 1882 geriet die Volksbank in Konkurs und in demselben Jahre liquidierte die Handwerkerbank [3]) freiwillig, da sie sich wohl infolge des Mißtrauens gegen die Genossenschaftsbanken überhaupt nicht mehr länger hätte halten können. Der

Schwindelunternehmen waren. Von diesem einen Unternehmen abgesehen, ist denn auch keine dieser Banken in Konkurs geraten, sondern sie konnten in langsamer Liquidation ihre Geschäfte abwickeln." (Löwenstein a. a. O. S. 155.)

[1]) Die wirtschaftlichen Zustände in Stuttgart während dieser ganzen Zeit fassen die Jahresberichte der Handels- und Gewerbekammern von 1879 in folg. Worte zusammen: „Die wirtschaftlichen Ergebnisse des verflossenen Jahres 1879 unterscheiden sich nur wenig von denjenigen seiner Vorgänger. Fast überall, wohin man blickt, wiederholen sich auch diesmal wieder die Klagen entweder über Geschäftsstille und Mangel an Arbeit oder — auch da wo Arbeit und Absatz nicht mangeln — über geringe Erträge der Arbeit, veranlaßt durch verminderte Konsumptionsfähigkeit, unsolide Konkurrenz, Mißverhältnis zwischen den Preisen der Rohmaterialien und der Produkte daraus."

[2]) Handelskammerbericht Stuttgart 1897.

[3]) Die Handwerkerbank wurde 1856 gegründet. Sie zählte 1858 524, 1882 bei ihrem Konkurs 1800 Mitglieder. (Hartmann a. a. O. S. 260 f.)

Grund für den Konkurs beider Banken war aber wohl die übergroße Ausdehnung des Geschäftsbetriebes. An ihre Stelle trat, auf die Initiative der Vereinsbank hin, die Stuttgarter Gewerbekasse mit einem Aktienkapital von 800 000 M. [1]).

Immerhin bot die Entwicklung der Stuttgarter Industrie ein zufriedenstellendes Bild. Während 1882 von der Gesamtbevölkerung des Reiches nur 35,5% in der Industrie und 10% im Handel und gar in Württemberg nur 34,4% in der Industrie und 7,3% im Handel ihr Brot verdienten, waren in Stuttgart 53 800 Menschen = 45,9% der Gesamtbevölkerung und 26 786 Menschen = 22,8% in der Industrie und im Handel beschäftigt. Ein Zeichen, in welchem Grade, im Verhältnis zum Reichs- und Landesdurchschnitt die gewerbliche Entwicklung Stuttgarts Fortschritte machte.

Obwohl die Krise auch in Stuttgart ziemliches Unheil angerichtet hatte, so hatte sie doch wiederum hier nicht so katastrophal gewirkt wie in Berlin, Wien, Frankfurt usw., denn die alt eingesessenen Industriefirmen beteiligten sich weniger an den Gründungsmanövern, so daß im großen und ganzen nur die Neugründungen wieder verschwanden.

Wenn wir die Entwicklung der 70er Jahre kurz überblicken wollen, so können wir das am besten an den Zahlen der Gewerbezählung von 1882. Hier hatte Stuttgart größeren Anteil an folgenden Gewerben [2]):

Bekleidung und Reinigung in Stuttgart-Stadt	6476	Erwerbstätige,
„ „ „ „ Stuttgart-Amt	1753	„
Baugewerbe in Stuttgart-Stadt	2578	„
„ „ Stuttgart-Amt	952	„
Nahrungs- und Genußmittelindustrie	2608	„
Textilindustrie in Stuttgart-Stadt	637	„
„ „ Stuttgart-Amt	676	„
„ „ Cannstatt	605	„
Handel in Stuttgart-Stadt	5372	„
„ „ Cannstatt	633	„
Holz- und Schnitzstofffabrikation	2961	„

[1]) Die Stuttgarter Gewerbekasse hatte sehr günstige Erfolge. 1883 betrug ihr Umsatz 25 Millionen Mark, 1908 103,8 Mill. Mark. Ebenso stieg die Zahl ihrer Konti im selben Zeitraum von 484 auf 1946.

[2]) Wenn nicht ausdrücklich Stuttgart-Amt oder Cannstatt angegeben ist, beziehen sich die Zahlen auf den Stadtdirektionsbezirk Stuttgart.

Eisenverarbeitung in Stuttgart-Stadt	1376	Erwerbstätige,
„ „ Cannstatt	646	„
Maschinen- und Apparatebau in Stuttgart-Stadt	1583	„
„ „ „ „ Cannstatt	1121	„
Papier- und Lederindustrie	1511	„
Industrie der Steine und Erden in Stuttgart-Stadt	543	„
„ „ „ „ „ „ Stuttgart-Amt	485	„
„ „ „ „ „ „ Cannstatt	311	„
Beherbergung und Erquickung in Stuttgart-Stadt	1730	„
„ „ „ „ Cannstatt	327	„
Metallverarbeitung	667	„
Polygraphische Gewerbe in Stuttgart-Stadt	1753	„
„ „ „ Stuttgart-Amt	224	„
Fabrikation forstlicher Nebenprodukte in Stuttgart-Stadt	168	„
„ „ „ in Stuttgart-Amt	94	„
Chemische Industrie in Stuttgart-Stadt	379	„
„ „ „ Stuttgart-Amt.	152	„

Wenn wir diese Zahlen mit denen der einzelnen Oberamtsbezirke vergleichen, so finden wir, daß Stuttgart mit Ausnahme der Textilindustrie, die ihren Sitz in Stuttgart-Stadt, -Amt und Cannstatt zu gleicher Zeit hat, ferner der Metallindustrie mit Ausnahme der Eisenverarbeitung und der Herstellung forstlicher Nebenprodukte, die höchsten absoluten Ziffern des Landes aufweist. Freilich was den Grad der Industrialisierung anbelangt, so steht Stuttgart nicht an erster, sondern an achter Stelle, was davon herrührt, daß die heute eingemeindeten Vororte damals dem Cannstatter Oberamt angehörten. Stuttgart selbst erscheint deshalb mit seinen vielen Beamten, mit seinen vielen Militärs und Rentnern lange nicht so industrialisiert wie Heidenheim mit 51,2%, Eßlingen mit 50,7% oder Göppingen mit 50,1% Industriebevölkerung. In Beziehung auf den Handel marschiert Stuttgart mit seinen 22,8% im Handel beschäftigten Personen weitaus an der Spitze aller württembergischen Städte und läßt Ulm als zweite Handelsstadt Württembergs mit 16,6% Handelsbevölkerung weit hinter sich.

In den 70er Jahren waren es namentlich zwei Industriezweige, die trotz der sehr hohen Kohlen und Rohstoffpreise neu aufkamen, bzw. neu aufzublühen begannen.

Der eine Industriezweig ist durch die von Professor Dr. Gustav Jäger geschaffene Reformbewegung in der Kleiderhygiene geschaffen worden. Professor Dr. Jäger-Zeller schreibt in „Hygiene der Kleidung“: „Es ist ein unbestreitbares Verdienst Gu-

stav Jägers, der Wollindustrie die Gesichtspunkte gegeben zu haben, wie ein dem physiologischen Bedürfnis des Menschen entsprechender Stoff herzustellen ist.“ Die Lehre Jägers gewann mit der Zeit an Anhängern und in den 70er Jahren begann die Firma W. Benger Söhne die Fabrikation der von ihm propagierten Kleidungsstücke. 1883 konnte diese Fabrik schon den 200. Rundstuhl aufstellen [1]) und seither hat sich die Jägersche Unterkleidung so sehr eingebürgert, daß sich die Zahl der Webstühle allein in der Bengerschen Fabrik inzwischen auf etwa 1000 erhöht hat.

Die andere Industrie, die zwar in den 70er Jahren schon bestand, aber von da an erst ihren rechten Aufschwung nahm, ist die Bettfedernfabrikation. Sie ist eine typische Industrie Stuttgarts, denn sie macht heute ein Viertel der gesamten Bettfedernfabrikation Deutschlands aus. Begründet wurde diese Industrie durch die Firma Straus & Co. im Jahre 1842 in Cannstatt. Mitte der 70er Jahre gelang es, die Bettfedern maschinell zu reinigen. Seither ist die Bettfedernfabrikation, die ihre Rohprodukte sogar aus Ungarn, Böhmen, Galizien und China bezieht, außer durch Straus & Co., die etwa 350 Arbeiter beschäftigen, noch durch 2 Stuttgarter und 2 Feuerbacher Firmen vertreten.

Im übrigen beherrschte die 70er Jahre der durch die Krise von 1873 entfachte Streit zwischen Schutzzoll und Freihandel, und die Stuttgarter Industriellen sprachen sich im Interesse der jungen Industrie sehr für eine schutzzöllnerische Richtung aus, die auch das Reich bekanntlich einschlug. Dies war für die Stuttgarter Industrie viel günstiger als für viele andere des Reichs und die Industrialisierung nahm einen beschleunigten Umfang an. Der Aufschwung erstreckte sich namentlich auf die Verarbeitung von Eisen und auf die Fabrikation von Trikotagen, Korsetts, Baumwoll- und Wollstoffen.

Die Stuttgarter Handelskammer schreibt darüber 1883: „Nicht mehr in einzelnen bevorzugten Spezialitäten, sondern nahezu in allen Branchen setzte sich die von uns vor vier Jahren gegenüber der damals vorherrschenden Anschauung konstatierte Vermehrung und Stetigkeit des Absatzes sowie der Befestigung der allgemeinen Erwerbsverhältnisse in unserem Bezirke fort. Verschiedene Gewerbe, die seit vielen Jahren weniger prospe-

[1]) Hartmann a. a. O. S. 287.

rierten, wie die Gerberei und die Oelfabrikation, schlossen sich der aufwärtsgehenden Entwicklung an. Im Großbetrieb stehen eigentlich notleidende Branchen nur noch vereinzelt da, wie der Ziegeleibetrieb, die Parquettboden- und Portefeuillewarenfabrikation, mehr wegen lokaler Mißstände oder wie die Tabak- und Zigarrenfabrikation infolge ihrer unsicheren Lage gegenüber den staatlichen Finanzprojekten."

Trotzdem die Württemberger wie auch die Stuttgarter Bevölkerungszunahme nicht so rasch erfolgte wie im Norden und vor allem nicht so rasch wie in den andern deutschen Industriegebieten [1]) und sich bei der zunehmenden Industrialisierung der Mangel an Rohstoffen und Heizmaterialien sowie an natürlichen mechanischen Kräften, wie wir in einem späteren Kapitel genauer zeigen werden, immer deutlicher fühlbar machte, so ging doch die Industrialisierung Stuttgarts in beschleunigtem Tempo vor sich. Das zeigt schon rein äußerlich die Tatsache, daß sich rings um Stuttgart Fabrikorte zu bilden beginnen, die bedeutend rascher wachsen wie die Altstadt selbst.

1889 ist dann wieder ein Höhepunkt in dem wirtschaftlichen Leben erreicht. Die Stuttgarter Handelskammer kennzeichnet die Lage in ihrem Bericht von 1889 folgendermaßen: „Der Aufschwung, den das Berichtsjahr für das Erwerbsleben gebracht hat, äußert sich am deutlichsten in dem Eisenbahn-, Börsen- und Liegenschaftsverkehr .... Neben diesen äußeren Merkmalen erhalten wir die charakteristische Signatur des Wirtschaftsjahrs an Vorgängen, die sich markanter außerhalb unseres Bezirks abgespielt haben. Es sind das die Aktiengründungen und Massenstreiks, zwei Erscheinungen, deren Zusammentreffen nicht auf reinem Zufall, sondern auf einem gewissen inneren Zusammenhang beruht. Gehen wir nämlich auf die einzelnen Industrie- und Handelszweige ein, so weisen, im Gegensatz zu den vorhergegangenen Jahren, in welchen die Besserung sich nur vereinzelt geltend machte, nahezu alle eine Steigerung sowohl der Nachfrage als der

[1]) So betrug z. B. nach dem „Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten Stuttgarts" von 1892—95 S. 6 die natürliche Vermehrung Stuttgarts pro Mille. der mittleren Bevölkerung in jener Zeit nur 7,59 % gegen 16,5 % in Hamburg, Düsseldorf, Barmen, Mannheim, Duisburg und 21,28 % in Essen. Am geringsten war sie in Potsdam, nämlich 2,97 %, in Würzburg 3,03 %, in Posen 3,4 %, Freiburg 3,75 % und Darmstadt 3,94 %.

Unternehmungslust, wie der Rohproduktion, und zwar in einer Höhe, ähnlich derjenigen der 70er Jahre auf."

Trotz der enorm hohen Rohprodukt- und Lebensmittelpreise hielt sich die Nachfrage auf gleicher Höhe. Hauptsächlich blühte die Bauunternehmung und das Bankwesen. Letzteres namentlich durch Emissionen von Bankaktien zur Finanzierung der vielen, durch die günstige Konjunktur in den meisten Gewerbezweigen hervorgerufenen Bau- und Terraingesellschaften. So wurden allein im Stuttgarter Handelskammerbezirk 15 solche Gesellschaften mit 30 Millionen Mark Kapital gegründet. Ferner waren auf der Höhe die Brauereien (im selben Bezirk etwa 30 Gesellschaften mit 20 Millionen Kapital), die Maschinenindustrie, das Textilgewerbe, die Ziegelei- und Zuckerindustrie sowie das Verlagsgeschäft [1]).

Dieser Aufschwung, der in diesen Jahren zutage trat, ist nicht wie 1873 größtenteils die Folge von spekulativen Berechnungen, sondern lediglich der Ausfluß der friedlichen politischen Verhältnisse, die Folge des wachsenden Einflusses der Stuttgarter Industrie auf dem Weltmarkt sowie der großen Geldflüssigkeit und des dadurch bewirkten niedrigen Zinsfußes, welcher die Kapitalisten veranlaßte, ihr Geld mehr wie sonst in Aktienunternehmen anzulegen [2]).

Wie wir in späteren Kapiteln eingehend nachweisen wollen, ist das Bestreben der Stuttgarter Industrie, und muß es infolge der ungünstigen industriepolitischen Verhältnisse sein, sich möglichst zu spezialisieren und zu konzentrieren. Ein an Rohprodukten so armes Land wie Württemberg darf nur Spezialitäts-, Qualitäts- und Luxusindustrie haben, um konkurrenzfähig bleiben zu können, und muß die Produktion von Massengütern den Industriezentren überlassen, die näher dem Montanbezirk sind und ein kaufkräftigeres Hinterland haben.

Trotzdem sich die Stuttgarter Industrie ihrer natürlichen Mängel bewußt war, und sich deshalb größtenteils nur mit der Fabrikation von Artikeln befaßte, bei denen der Preis des Rohstoffs mehr in den Hintergrund tritt, ist es ihr aus anderen Gründen, die namentlich in der geringen Volksvermehrung und den höheren Löhnsätzen bestehen, nicht gelungen, mit dem Tempo

[1]) Vgl. hiezu Handelskammerbericht Stuttgart 1889.
[2]) Vgl. hiezu Handelskammerbericht Stuttgart 1889.

der durchschnittlichen Industrialisierung der übrigen deutschen Großstädte Schritt zu halten, was rein äußerlich schon dadurch hervortritt, daß in Stuttgart verhältnismäßig weniger Fabriken entstehen als in den mit ihm konkurrierenden Industriegebieten.

Trotzdem können wir im Stuttgarter Bezirk im Durchschnitt der beiden letzten Jahrzehnte des vergangenen Jahrhunderts, namentlich durch die solide Entfaltung des Bank- und Kreditwesens begünstigt, eine raschere Industrialisierung wie früher konstatieren. In späteren Kapiteln werden wir sehen, daß auch Stuttgart die Entwicklung der meisten Großstädte mitmachen mußte, und Probleme zu lösen bekam, die keiner größeren Stadt erspart bleiben, die Vorortsbewegung, die Entindustrialisierung der Altstadt, die Einwirkung der industriellen Verhältnisse auf die Lebenshaltung der Bewohner und was dergleichen Fragen mehr sind. An dieser Stelle liegt es uns daran, gerade wegen des äußerst umfangreichen Stoffs zuächst ein zusammenfassendes Bild von der Lage der Stuttgarter Industrie und ihrer Entwicklung bis auf die heutige Zeit zu geben und eine nähere Charakterisierung der Einzelindustrien bis zum Schluß des historischen Teils der Abhandlung aufzusparen.

Die eben geschilderte Hochkonjunktur von 1889 ist nur vorübergehend. Bereits 1890 zeigen sich wieder die Folgen der Ueberproduktion, der wir trotz der hohen Löhne und Materialienpreise bei kaum steigenden Fertigfabrikatpreisen begegnen, in fast allen Gewerbezweigen mit Ausnahme der Maschinenfabrikation, die mit der Herstellung von Spezialmaschinen voll beschäftigt ist.

Die einzelnen Fabriken, die durch Anschaffung von neuen Maschinen eine möglichst große Leistungsfähigkeit herauszubekommen versucht hatten, paßten sich im Laufe der nächsten Jahre den veränderten Konjunkturverhältnissen an, die durch die beständigen Arbeiteragitationen, die Zollkriege gegen Rußland im Jahre 1892 und gegen Spanien 1894, sowie durch die 1892 geschlossenen, verschieden beurteilten Zollverträge mit Belgien, Italien, Oesterreich-Ungarn und der Schweiz keine allzugünstigen waren [1]). Namentlich ließ der Verkehr mit Rußland in Eisenartikeln sehr nach, da mit Hilfe fremden Geldes in Rußland eigene Fabriken entstanden waren. Auch die durch die Ermäßigung des amerikanischen Zolltarifs gesetzte Hoffnung auf Steigerung der

[1]) Vgl. hiezu Bartens a. a. O. S. 21 ff.

Ausfuhr namentlich von Textilwaren wurde durch Ueberspekulation in Amerika selbst sowie durch Ueberschwemmung des amerikanischen Marktes mit europäischen Waren zuschanden.

Nichtsdestoweniger zeigt die Berufszählung von 1895 ein sehr erfreuliches Bild. Während 1882 in Stuttgart 11 025 Gewerbebetriebe gezählt wurden, zeigt die Gewerbeaufnahme von 1895 12 016 [1]). Dabei ist gegen früher das auffallendste Ergebnis, daß die kleinen handwerklichen Zwergbetriebe langsam aussterben, während die Kleinbetriebe mit Motoren eine rasche Zunahme erfahren [2]). Auffallend ist ferner das kleine Zurückweichen der Beteiligung des weiblichen Geschlechts an den gewerblichen Betrieben, was höchst wahrscheinlich auf das oben erwähnte Aussterben der handwerklichen Zwergbetriebe zurückzuführen ist, die 1882 noch 48,27%, 1895 nur noch 41,46% weibliche Inhaber hatten. Auch die Zahl der beschäftigten weiblichen Personen ging zurück, sie betrug 1882 23,76%, 1895 nur noch 22,87% [3]).

Im Zusammenhang ergibt sich folgendes Bild von der Größenentwicklung der Stuttgarter Gewerbe.

Gewerbe mit	1—5	6—10	11—50	51—200	201—1000 Pers.
Zahl der Betriebe in %	72,4	15,04	10,28	1,89	0,3
Zahl der beschäft. Arbeiter in %	25,23	13,9	26,66	23,29	10,93

Die Maschinen- und Metallwarenfabriken sind ihrer Natur nach schon zum Großbetrieb bestimmt. Aber auch Industrien, die bis jetzt noch mehr im kleingewerblichen Stile betrieben wurden, wie die Holz- und Schnitzstoff- sowie die Lederindustrie, ferner die Buchbinderei, die Möbelfabrikation und das Bekleidungsgewerbe sind jetzt schon längst für den modernen Großbetrieb reif geworden.

Die meisten Menschen beschäftigte das Handelsgewerbe,

[1]) Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Stuttgart 1892—95. S. 6.

[2]) Nach dem Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeideangelegenheiten Stuttgarts 1892—95 S. 6, ist „die Zunahme von 9% in dem Zeitraum 1882—95 lediglich auf das Wachstum der sogenannten Mitinhaber-, Gehilfen- und Motorenbetriebe zurückzuführen, deren Zahl um 34,4% stieg, während die Alleinbetriebe ohne Motore um 8,33% sich verminderten".

[3]) An demselben Orte.

nämlich 7802, das Baugewerbe 7008, das Bekleidungsgewerbe 7030, die Nahrungs- und Genußmittelfabrikation 4196, die Maschinen- und Apparateindustrie 3934, die Herstellung von Holz- und Schnitzstoffen 3374 Personen. Alle übrigen Gewerbegruppen beschäftigen alle weniger als 3000 Menschen.

Um sich ein Bild von der Bedeutung der Stuttgarter Industrie für das ganze württembergische Gewerbewesen machen zu können, möchten wir folgende Zahlen anfügen:

„Die Ortsanwesenden Stuttgarts bildeten	7,42%	von Württemb.
Die Erwerbstätigen	7,47%	„ „
A. Landwirtschaft	0,44%	„ „
B. Industrie	11,28%	„ „
C. Handel	23,22%	„ „

Die eigenartige wirtschaftliche Bedeutung Stuttgarts tritt noch deutlicher hervor, wenn man die Erwerbstätigen nach ihrer Berufsstellung unterscheidet. In Handel und Verkehr sind mit 15,97% im Verhältnis noch einmal so viel Selbstständige gezählt worden wie Ortsanwesende überhaupt. Von allen in der gleichen Berufsabteilung beschäftigten gewöhnlichen Arbeitskräften des Landes entfallen 24,44%, also rund ¼, auf Stuttgart, bei Industrie und Gewerbe aller Art ist die Verhältniszahl nur 12,23%, aber immer noch hoch über dem Landesanteil. Ganz besonders hoch ist das Uebergewicht Stuttgarts, wo es sich um das höhere technische und kaufmännisch geschulte Aufsichts- und Büropersonal handelt. In Handel und Verkehr zählte Württemberg 1895 8347 derartige Betriebsbeamte, davon waren in Stuttgarter Betrieben tätig 3742 = 42,8%, in der Industrie zählte das Land im ganzen 9632, Stuttgart 2048 = 21,26%“ [1]).

Was die Einwohnerzahl anbelangt, stand Stuttgart 1895 an vierzehnter Stelle unter den deutschen Großstädten. Nach der Zahl seiner industriellen Bevölkerung ebenfalls an vierzehnter, und nach der Zahl der im Handel und Verkehr beschäftigten Personen an fünfzehnter Stelle in der Reihe der deutschen Städte.

Nachdem 1894 der Tiefpunkt in der industriellen Lage überwunden war, bereitete sich im ganzen Deutschen Reich der größte wirtschaftliche Aufschwung vor, den die neuere deutsche Wirtschaftsgeschichte kennt. Auch die Stuttgarter Industrie nahm

[1]) Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Stuttgart 1896—98 S. 8.

erheblichen Anteil an dieser günstigen Konjunktur, wenigstens soweit die Exportindustrie in Frage kommt. Aber die für den Inlandkonsum arbeitenden Gewerbezweige hatten infolge der schlechten Lage und der geringen Rentabilität der Landwirtschaft in jenen Jahren sehr unter diesen widrigen Verhältnissen zu leiden gehabt.

Bereits 1895 nahm die Trikotweberei einen solchen Aufschwung, daß sie teilweise die Nachfrage nicht ganz bewältigen konnte. Aehnlich ist es mit der Eisenindustrie, der sich die russischen und amerikanischen Märkte wieder zu öffnen begannen; ferner hatten die chemische und die Lederindustrie gute Konjunkturen. Besonders günstig war das Jahr 1897, weil endlich mal wieder eine gute Ernte auch die bäuerliche Bevölkerung des eigenen Landes wieder kaufkräftiger machte.

In dieser Zeit erlebte die Stuttgarter Industrie sicher die glänzendste Epoche ihrer Entwicklung während des ganzen vergangenen Jahrhunderts. Die Industrialisierung war bereits so weit fortgeschritten, daß die Stuttgarter Gewerbe trotz der ungünstigen industriepolitischen Lage imstand waren, mit ihren Qualitäts- und Spezialerzeugnissen auch den bessersituierten Industrieunternehmen auf dem Weltmarkt Konkurrenz zu machen.

Namentlich die Gerbereien und chemischen Fabriken, die Elektrizitätsindustrie, die Möbel-, Musikinstrumenten- und Maschinenfabriken, der Buchhandel, die Gießereien und Werkzeugfabriken, aber auch die Trikot- und Korsettwebereien hatten gute Konjunkturen. Hauptsächlich letztere umfaßte trotz des Rückganges infolge der in- und ausländischen Konkurrenz immer noch annähernd 30% der gesamten deutschen Korsettproduktion.

Stuttgart fand Absatz für seine Erzeugnisse nicht nur in Württemberg und dem weiteren Vaterlande selbst, sondern es exportierte auch ins Ausland, namentlich nach den Vereinigten Staaten, wo seine Erzeugnisse trotz des unter Präsident Dingley 1897 eingeführten hohen Schutzzolls immer noch großen Absatz fanden (Dingley-Tarif).

Gegen das Ende des vergangenen Jahrhundert hat die goldene Zeit für die Stuttgarter Industrie ihren Höhepunkt erreicht, und die Fabriken, die bis dahin alle voll beschäftigt waren, ja sogar oft wegen Mangels an Kohle, Arbeitskraft und verfügbarem Kapital nicht alle Aufträge befriedigen konnten, verspürten all-

mählich die Reaktion auf die unsinnige Ueberproduktion, zu der sich Eisen- und Textilindustrie hatten hinreißen lassen.

Die Bautätigkeit nahm infolge schlechten Geschäftsganges ab und die Banken sahen sich gezwungen, ihre Kredite einzuschränken. Allerdings war die Ueberspekulation in Schwaben nicht so schlimm wie in andern Industriebezirken und daher waren auch die Folgen nicht so verheerend. Am meisten zu leiden hatte die Trikotweberei, die sich der vermehrten Nachfrage durch große Erweiterungsbauten angepaßt hatte, und für die nun die Beschäftigung fehlte. Ebenso erging es einem großen Teil der Maschinenindustrie, während die Metallwarenfabriken, Seidenstoff- und Korsettindustrie weniger von der Krisis zu spüren bekamen.

Bereits Ende 1901 ist aber die schlimmste Zeit schon wieder überwunden. Die Stuttgarter Handelskammer nannte die Krisis einen Liquidations- und Gesundungsprozeß, in dem sich die Rückleitung des deutschen Wirtschaftslebens in normale Bahnen und in den Stand vor der Ueberkonjunktur vollzieht [1]).

Wenn auch nun wieder ziemlich normale Zeiten wiederkehrten, so litt doch die Stuttgarter Industrie sehr von der Unsicherheit über den Abschluß langfristiger und günstiger Handelsverträge und von dem beständig drohenden Ausbruch von Zollkriegen mit verschiedenen europäischen Staaten. Sicherlich war aber auch die Kartellierungsbewegung in der Rohstoff- und Kohlenproduktion eine Ursache, die viel dazu beigetragen hat, einen noch größeren Aufschwung der Stutgarter Industrie zu verhindern [2]). Am besten illustrieren wir dies durch folgendes Beispiel, das wir dem Stuttgarter Handelskammerbericht von 1901 entnehmen. Eine Stuttgarter Firma, die Maschinen, Dampfkessel und eiserne Brücken herstellt, berichtet: „Der Absatz außerhalb Deutschlands ist zurückgegangen und zwar hauptsächlich deshalb, weil die syndizierten Walzwerke nach dem Ausland billiger verkaufen als im Inland. Wir sind deshalb z. B. nicht mehr imstande, unsern Kunden in der Schweiz zu gleich billigen Preisen zu liefern wie die dortigen Fabrikanten."

Daß solch eine Preispolitik der Kartelle, die auf so offen-

[1]) Handelskammerbericht Stuttgart 1901.

[2]) Vgl. hiezu die Ausführungen bei Sauerländer a. a. O. S. 64 ff.

sichtliche Weise die ausländische Konkurrenz begünstigt, zu verwerfen ist, ist um so klarer, wenn wir bedenken, daß diese Preise in vorliegendem Falle noch in gesteigertem Maße zur Preisgestaltung auf dem Weltmarkt beitragen müssen, und so der nationalen Produktion doppelt schädlich sind. Die einzigen Vorteile der Kartelle für die Stuttgarter Industrie sind die Tatsachen, daß das Solidaritätsgefühl unter den Stuttgarter Unternehmern gegenüber der gemeinsamen Gefahr neu geweckt wurde und daß die ziemliche Konstanz der Preise den Fabrikanten einen sicheren Faktor für ihre Kalkulationen gegeben hat. Aber diese Lichtseiten vermögen natürlich die Nachteile nicht im geringsten außer Wirkung zu setzen.

Auch noch ein weiterer Umstand war für die Entwicklung der Stuttgarter Industrie hemmend, nämlich die schlechte Verkehrs- und Eisenbahnpolitik Württembergs und das gänzliche Fehlen von Wasserstraßen in der unmittelbaren Umgebung Stuttgarts. Da wir beide Probleme für Lebensfaktoren des Stuttgarter Gewerbelebens halten, wollen wir ihre nähere Untersuchung in einem besonderen Abschnitt behandeln, und hier nur kurz einige Bemerkungen aus dem Stuttgarter Handelskammerbericht von 1902 anführen:

„Unsere Produktiv-, Handels-, Gewerbe- und Kapitalkraft, die gegen die Mitte des vorigen Jahrhunderts einen erfreulichen Anlauf genommen hatte, bleibt mehr und mehr hinter dem allgemeinen Aufschwung des Deutschen Reiches nnd der anderen Bundesstaaten zurück, die infolge ihrer günstigeren Lage eine enge Verknüpfung mit dem Weltverkehr erlangt und in den letzten Jahrzehnten in rascherem Tempo Handel und Industsie vorwärts gebracht haben. Wir stehen mitten in einem Prozeß, in welchem sich eine Konzentration des Großbetriebs um die vom Verkehr bevorzugten Verkehrsplätze vollzieht... Die einen Plätze erhalten von dem Welthandel eine ungeahnte Expansionskraft, die andern verfallen in eine gewisse Isolierung. . . . Der Unterschied prägt sich z. B. in Stuttgart, Cannstatt oder Eßlingen in dem im Vergleich zu andern Industriebezirken mäßigen Zuwachs an Fabriken, in der geringeren Verdienstgelegenheit oder teureren Lebenshaltung der untersten Klassen aus. Wir haben sogar eine nicht unansehnliche Abwanderung in der Anilin-, Speiseöl- und Werkzeugfabrikation. Ebenso ist es die hohe Fracht für das Feuerungs- und

Rohmaterial, die dem Aufkommen einer chemischen Großindustrie im Wege steht; der Maschinenfabrikation fehlt eine Großindustrie mit viel Bedarf. Was vom Lande im allgemeinen, das gilt von Stuttgart im besonderen Maße. Die Residenzstadt ist hierin das Abbild der Lage des ganzen Landes. Es vermag infolge der Ungunst seiner geographischen Lage mit dem raschen Emporkommen der konkurrierenden Plätze München, Augsburg, Nürnberg, Würzburg, Frankfurt, Mannheim, Karlsruhe, Straßburg kaum gleichen Schritt zu halten."

Ganz so schlimm wie man nach dieser Schilderung der Handelskammer meinen sollte ist die Lage nicht. Es ist richtig, Stuttgart wird wohl durch seine ganze industriepolitische Lage nie fähig werden, lediglich Industriestadt zu sein. Es ist auch ferner richtig, daß bereits die Industrien aus Stuttgart hinausgezogen sind. Aber es ist auch Tatsache, daß die heutige Industrie, wie namentlich auch die mittleren und selbst kleineren Gewerbebetriebe es meisterhaft verstanden haben, sich durch Aenderung ihrer Produktion- und Absatzverhältnisse in den neuen kapitalistischen Verhältnissen zurechtzufinden.

Man wird die Geschäftslage der Stuttgarter Industrie bis zum Jahre 1907 im allgemeinen als günstig bezeichnen dürfen. Viele Industrien hätten ihren Betrieb sogar noch mehr ausdehnen können, wenn es ihnen gelungen wäre, immer genügend Arbeitskräfte zu bekommen [1]). So sahen sich 1908 manche Textilindustrien gezwungen, Arbeiterinnen aus Tirol, Italien, Böhmen und Steiermark kommen zu lassen. Auch der Arbeitsmarkt, wo die Zahl der Stellengesuche beständig gegenüber der Zahl der Stellensuchenden zunimmt, zeigt deutlich die günstige Lage der Stuttgarter Industrie [2]).

[1]) Der Bericht der Gewerbeinspektoren von 1905 konstatiert auf Seite 129 für seinen ersten Bezirk, dem in der Hauptsache Stuttgart und Umgebung angehört: „An gelernten Arbeitskräften und handwerksmäßig gebildeten Arbeitern und Arbeiterinnen, welchen man Arbeiten anvertrauen kann, die eine gewisse Handfertigkeit erfordern, ist großer Mangel und es sind auch demgemäß auch die Löhne für solche verhältnismäßig hohe."

[2]) Der eben genannte Bericht der Gewerbeinspektoren von 1905 schreibt auf Seite 129 ferner darüber: „In Ziegeleien, Baugeschäften, Steinbrüchen, und in den Zuckerfabriken während der Kampagne ist die Heranziehung von Arbeitskräften aus Italien und Tirol längst im Gebrauch, und es wurden in letzter Zeit in solchen Betrieben auch ungarische, galizische und polnische Arbeiter und, soweit es die Be-

Um sich ein Bild von der Entwicklung der Industrialisierung seit den 80er Jahren machen zu können, fügen wir hier folgende Tabelle der Berufszählung von 1907 an. Sie zeigt uns deutlich, daß, obwohl sich die Bevölkerungszahl Stuttgarts in der Epoche 1882—1907 nur etwas mehr als verdoppelte, sich die Zahl der gewerblich beschäftigten Personen um bedeutend mehr als das Dreifache vergrößert hat [1]).

	Einwohnerzahl	Zahl d. Betriebe in Handel u. Gewerbe	Beschäft. Pers. in Handel u. Gewerbe	Zahl d. gewerbl. Betriebe	Zahl d. im Gewerbe beschäft. Personen
1882	117 343	11 025	31 642	7 167	22 925
1895	153 615	14 084	54 916	8 756	39 642
1907	257 662	18 288	104 237	10 789	76 079

Bei derselben Berufszählung ergaben sich folgende Zahlen für die Hauptbetriebe und der darin beschäftigten Personen in Stuttgart.

Industrie der Steine und Erden	84	Betriebe	mit	1 287	Pers.
Metallverarbeitung	504	„	„	5 207	„
Maschinenindustrie	470	„	„	15 303	„
Chemische Industrie	95	„	„	745	„
Industrie der forstl. Nebenprodukte	28	„	„	816	„
Textilindustrie	189	„	„	3 860	„
Papierindustrie	135	„	„	2 503	„
Lederwarenindustrie	341	„	„	1 518	„
Industrie der Holz- u. Schnitzstoffe	530	„	„	4 888	„
Nahrungs- u. Genußmittelindustrie	1 053	„	„	6 825	„
Bekleidungsgewerbe	3 567	„	„	11 150	„
Reinigungsgewerbe	1 665	„	„	3 605	„
Baugewerbe	958	„	„	11 589	„
Polygraphische Gewerbe	246	„	„	4 521	„
Künstlerische Gewerbe	243	„	„	443	„
Handelsgewerbe	5 320	„	„	16 868	„

Konnte man die Lage der Stuttgarter Industrie bis 1907 noch als günstig bezeichnen, so beginnt mit diesem Zeitpunkt wieder eine Krise, die, obwohl sie das Wirtschaftsleben des ganzen Deutschen Reiches in gleicher Weise erfaßte, doch in Württemberg und Stuttgart besonders heftig empfunden wurde, weil die dortige

---

schäftigung erlaubt auch Arbeiterinnen beschäftigt. Am Schlusse der Saison gehen diese Leute mit wenig Ausnahmen in ihre Heimat zurück und suchen im nächsten Frühjahr ihre alten Arbeitsstätten wieder auf."

[1]) Die Tabelle ist entnommen: Grosse a. a. O. S. 20.

wirtschaftliche Lage der Industrie eine besondere Verschärfung begründete [1]).

Vor allem kommen hier die Absatzverhältnisse in Betracht.

Stuttgart ist natürlich lange nicht in der Lage, die sämtlichen Erzeugnisse seiner Industrie in Württemberg selbst unterzubringen, schon aus dem einen Grunde nicht, weil die Stuttgarter Industrie viel zu sehr Spezialindustrie ist, die natürlich ein weites Absatzgebiet braucht, um rentabel zu sein. Im Gegenteil, die Stuttgarter Industrie ist genötigt, einen großen Teil ihrer Produkte auszuführen, und hier begegnen ihr schon innerhalb der schwarz-weiß-roten Grenzpfähle bedeutende Schwierigkeiten, da besonders verschiedene süddeutsche Nachbarstaaten, wie Bayern und Baden die Angebote fremder Firmen aus den übrigen Bundesstaaten vom Wettbewerb bei Staatslieferungen ausschlossen [2]).

Und noch ein weiterer Umstand wirkte ungünstig auf die Stuttgarter Absatzverhältnisse. Stuttgart hat sehr viel Luxusindustrie, die in erster Linie von der Kaufkraft und den Lebensverhältnissen der Massen abhängig ist und nur gedeihen kann, wenn günstige Ausfuhrbedingungen und hohe Löhne im Inland auch den Minderbemittelten den Luxus eines zum Leben nicht gerade notwendigen Gegenstandes gestatten.

Daher ist es für die Stuttgarter Industrie unumgänglich nötig, sich trotz ihrer schlechten verkehrspolitischen Lage Zugang zum Weltmarkt zu verschaffen, was bekanntlich in weiterem Maße erstmals durch die Gründung der württembergischen Handelsgesellschaft und durch die Errichtung des Exportmusterlagers im Jahre 1882 angebahnt wurde. Vor allem ist die Stuttgarter Maschinen- und Textilindustrie sowie das Kunstgewerbe fast ganz auf den Export angewiesen. Am meisten findet Ausfuhr statt nach Oesterreich,

[1]) Nach dem Bericht der Gewerbeinspektoren von 1908 war die erste Folge der Krisis eine allgemeine Arbeiterentlassung. Namentlich die Metallwaren-, Kessel-, Maschinen-, Automobilfabriken und so weiter konnten kaum ihren alten Arbeiterstand beibehalten und mußten Massenentlassungen vornehmen. Ueberall in allen Industrien wurde die Arbeitszeit verkürzt. Am 25. Juni 1908 beschloß eine Versammlung von Interessenten vom 1. Juli bis 31. Okt. eine 14 %ige Einschränkung ihres Erzeugnisses eintreten zu lassen und demzufolge an einem Tag der Woche den Betrieb auszusetzen. Auch die Textilindustrie und die polygraphischen Gewerbe, das Baugeschäft und die von diesem abhängigen Industrien litten unter mangelnden Aufträgen.

[2]) Handelskammerbericht Stuttgart 1907.

Belgien, der Schweiz, Frankreich, Rußland, den Balkanstaaten und Skandinavien, weniger nach England. Nach den Vereinigten Staaten gehen in der Hauptsache Maschinen. Viele Firmen, meist aus der Maschinenindustrie, wie die Dampfbackofenfabrik von Werner und Pfleiderer in Cannstatt, die Fortunawerke, die Union Spezialmaschinenfabrik oder die Daimler Automobilwerke in Untertürkheim, aus der Textilindustrie W. Benger Söhne, Wilh. Bleyle usw. liefern der ganzen Welt.

Hieraus ist klar ersichtlich, daß die Lage der Stuttgarter Industrie sehr vom Abschluß günstiger Handelsverträge abhängt, was auch die neuen Verträge vom Jahre 1906 bewiesen haben, die mehr oder minder alle eine Zollerhöhung enthielten. Der Zoll wurde bei manchen Produkten so sehr erhöht, daß sich der Export kaum mehr lohnte, wie z. B. die Ausfuhr von Maschinen. Ebenso ist es bei der Präzisionszieherei, die früher einen bedeutenden Absatz nach Oesterreich und der Schweiz gehabt hat. Das Reichsamt des Innern erklärte zwar, „daß unsere Handelsverträge weit entfernt unsere Ausfuhr zu hemmen, ihr gerade in Zeiten des wirtschaftlichen Stillstands und Niedergangs eine feste Stütze zu geben vermocht haben“ [1]). Der deutsche Handelstag hat aber am 25. Mai 1910 in einer Denkschrift diese Worte glänzend widerlegt. Die Bedeutung der Handelsverträge für die württembergische Industrie charakterisiert die Stuttgarter Handelskammer treffend in ihrem Jahresbericht von 1908:

„Die neuen Handelsverträge haben sicher zur Erschwerung und Verschärfung der Krise beigetragen. Wenn die schädigende Wirkung des neuen Zolltarifs vom 1. März 1906 nicht sogleich nach dem Inkrafttreten des neuen Tarifs sich bemerkbar machte, so ist dies in erster Linie auf die internationale Hochkonjunktur und den durch die guten Jahre gesteigerten Inlandskonsum zurückzuführen. Die Anstrengungen der Stuttgarter Industrie, das Abflauen des Inlandabsatzes durch gesteigerte Ausfuhr zu decken, ist in Stuttgart gänzlich mißlungen. Die Ausfuhr nach der Schweiz, Oesterreich-Ungarn und Rußland ist für viele Artikel ganz unterbunden, für die meisten kolossal erschwert“ [2]).

[1]) Handelskammerbericht Stuttgart 1909.

[2]) Aehnlich drückt sich der Handelskammerbericht 1910 aus: „Wie die eigene schwere Zollrüstung die Bewegungsfreiheit immer mehr hindert, so hemmen die bisherigen, in den neuen handelsvertraglichen Abkommen Deutschlands von 1910 mit den Vereinigten Staaten und

Obwohl wir uns die Schilderung der Rohstoff- und Kohlenverhältnisse für spätere Abschnitte vorbehalten wollen, so müssen wir hier bei der Besprechung der Krise von 1907 noch einen weiteren Umstand erwähnen, der auch sehr zu ihrer Verschärfung beigetragen hat. Wir meinen die Preispolitik des Kohlensyndikats, die auch schon in normalen Zeiten ein bedeutender Hemmschuh für die Stuttgarter Industrie war. Namentlich aber machte sich das Syndikat, das den ganzen deutschen Kohlenmarkt ziemlich beherrscht, die Krisis zunutze und ließ 1907 für die Aufträge auf das Jahr 1908 eine Preiserhöhung eintreten, was die einheimischen Industriellen in eine solch prekäre Lage brachte, daß sie sich gezwungen sahen, Vereinbarungen mit englischen Kohlenfirmen zur Lieferung in größerem Umfange zu treffen [1]). In dieser Weise half das Kohlensyndikat durch seine egoistische Politik die Krise noch verschlimmern, obwohl es in einer Macht gelegen wäre, durch seine Stellung auf dem deutschen Kohlenmarkt die Depression rascher überwinden zu helfen.

Im ganzen charakterisiert der Jahresbericht der Stuttgarter Handelskammer von 1908 die Krise folgendermaßen:

„Neben der wachsenden Ueberproduktion war es insbesondere das mit der fortschreitenden Konjunktur wachsende Mißverhältnis zwischen Geldbedarf und Kapitalienbildung, die außerordentliche Steigerung der Preise für Roh- und Hilfsstoffe und das gleichfalls mit der steigenden Konjunktur anwachsende empfindliche Mißverhältnis zwischen den Preisen für die Roh- und Hilfsstoffe mit den Fabrikpreisen, was zugleich mit der Verteuerung der Arbeitskraft schon vor dem Ende der Hochkonjunktur hemmend und lähmend eingegriffen hatte und ein weiteres Fortschreiten schließlich unmöglich machte."

Jedenfalls zeigte sich sehr bald, daß der Stuttgarter Industrie nicht durch Radikalmittel geholfen werden konnte, sondern daß das einzige Mittel zur Wiedererstarkung war: die langsame Anpassung an die neuen veränderten Wirtschaftsbedingungen und der stetige aber vorsichtige Ausbau der bestehenden Industrien.

Portugal sowie durch die Aenderung des französischen Zolltarifs weiterhin erhöhten Zollmauern der wichtigsten Absatzgebiete dem deutschen Handel und zahlreichen Industriezweigen — insbesondere den in Württemberg vorwiegenden verarbeitenden Industrien — die dringend erforderliche Bewegungsfreiheit."

[1]) Stuttgarter Handelskammerbericht 1908.

1908 herrschte noch Depression. 1909 waren bereits wieder normale Zustände eingetreten [1]) und 1910 konnte man schon wieder eine entschiedene Aufwärtsbewegung feststellen, die auch die nächsten Jahre über anhielt. 1911 war die Konjunktur so günstig, daß großer Mangel auf dem Arbeitsmarkt herrschte, namentlich im Baugewerbe, in der Metall- und Holzindustrie, wo viele polnische und italienische Arbeiter Verwendung fanden.

1912 konnte wirtschaftlich noch als günstig bezeichnet werden, wenn auch Stuttgart das noch ohnehin die teure Fracht zu zahlen hat, begreiflicherweise mehr als seine Konkurrenten unter dem Steigen der Rohstoffpreise zu leiden hatte. Beispielsweise stieg der Preis von Kupfer um 37%, Blei um 36%, Zinn um 21%, Eisen um 16%. Der Preis der Häute stieg um 30%, für Wolle um 15% und auch bei Baumwolle ist oft eine Preissteigerung bis zu 30% zu konstatieren gewesen [2]). Natürlich konnten auch die Unternehmer ihre Preise erhöhen, aber lange nicht in dem Grade als die Rohstoffpreise gestiegen waren, so daß sich die Rentabilität, vornehmlich der Eisen- und Textilindustrie, sehr erniedrigte.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1913 trat dann wieder ein Tiefstand des industriellen Lebens im ganzen Deutschen Reiche ein, wie wir ihm seit 1907 zum ersten Male wieder begegnen. Die Gründe hiefür sind Geldknappheit, welche die Unternehmungslust hemmte, hauptsächlich die Bautätigkeit, der noch überdies das Inkrafttreten der neuen verschärften Bauordnung Einhalt gebot. Auch die politischen Verhältnisse waren nicht dazu angetan, einen regen Export zu begünstigen. So war die Folge eine große Depression in der Luxusindustrie, ferner in der Metall-, Maschinen-, Textil- und Holzfabrikation und eine vermehrte Arbeitslosigkeit in Stuttgart namentlich während der langen Wintermonate [3]).

[1]) Namentlich fällt in diesem Jahre auf, daß mit Ausnahme der Streikzeiten die Zahl der Arbeitslosen verhältnismäßig niedrig war. Auch wurden wieder ausländische Arbeiter, besonders Italiener und Galizier in größerer Zahl als bisher eingestellt, wenn auch die Aussperrung im Baugewerbe viele Maurer, Steinhauer und Zimmerleute bewogen hat, sich nach anderer Beschäftigung umzusehen. (Jahresbericht der Gewerbeinspektoren 1910 S. 99.)

[2]) Handelskammerbericht Stuttgart 1912.

[3]) Durch rasche Inangriffnahme staatlicher und städtischer Bauten, sowie durch Notstandsarbeiten wollte man die Not mildern. Auf

Als endlich im Frühjahr 1914 sich neues Leben in den wirtschaftlichen Verhältnissen zu regen begann, machte der große Weltkrieg diesem bald ein rasches Ende.

Wie sich die Lage der Industrie nun gestalten wird, läßt sich natürlich nicht voraussagen, nicht einmal ahnen.

Viertes Kapitel.

Entwicklung und heutiger Stand der einzelnen Gewerbezweige in Stuttgart [1]).

Wenn wir in den letzten Abschnitten allgemein von der Geschichte der Industrialisierung Stuttgarts gesprochen, und ihre Entwicklung von den ersten Anfängen bis heute verfolgt haben, so möchten wir in diesem Abschnitt eine kurze zusammenfassende Beschreibung der einzelnen Gewerbezweige geben.

Zuerst das Stuttgarter Handwerk.

Aus den bereits gemachten Ausführungen wissen wir, daß sich das Stuttgarter Handwerk wegen der übermächtigen Konkurrenz in den benachbarten Reichsstädten nicht sonderlich ausdehnen konnte und innerhalb der Stuttgarter Mauern selbst durch strenge Zunftvorschriften und teilweise durch starke Ueberfüllung in den einzelnen Gewerbezweigen zu leiden hatte. So gab es 1788, als Stuttgart etwa 20 000 Einwohner zählte, dort nicht weniger als 5 Apotheker, 128 Bäcker, 21 Buchbinder, 4 Buchdrucker, 2 Buchhandlungen, 28 Goldarbeiter, 93 Handelsleute, 52 Kutscher, 89 Metzger, 28 Perückenmacher, 148 Schneider, 166 Schuster, 16 Schildwirte und 25 Wein- und Bierschenken [2]).

diese Weise beschäftigte man in Stuttgart etwa 150 Arbeitslose. Den übrigen Arbeitslosen kam die nach dem Genter System eingeführte Versicherung zugute, durch die 1913 in Stuttgart an 1957 Arbeitslose rund 21 500 Mk. ausbezahlt wurde. Am meisten betroffen waren die Metall- und Holzarbeiter. (Vgl. Jahresbericht der Gewerbeinspektoren von 1913.)

[1]) Die Spezialdaten in diesem Abschnitt sind in der Hauptsache der Huberschen Festschrift zum 50jährigen Bestehen der württembergischen Handelskammmern sowie Privatinformation bei Stuttgarter Industriellen und Jubiläumsschriften dortiger Fabriken entnommen.

[2]) Geschichte der Stadt Stuttgart, herausgegeben von den bürgerlichen Kolleg. S. 199.

Durch die Einführung der Gewerbeordnung von 1828 und 1836 sowie durch die infolge der beginnenden Industrialisierung rasch wachsenden Bevölkerung hatte das Handwerk für kurze Zeit bessere Tage. Aber bald begann auch der Kampf mit der Fabrik, der natürlich durch die vielen Vorteile, die die Produktion im Großen und die Arbeitsteilung im Innern einer Unternehmung gewährt, für das Handwerk in den meisten Fällen erfolglos endete. Das alte Handwerk, dem die Fabriken bis tief hinein ins 19. Jahrhundert nur insoweit Abbruch tun konnten, als sie es hinderten, neue lohnendere Artikel zu produzieren, behielt im großen und ganzen sein altes Absatzgebiet bei. Erst im Laufe des letzten Jahrhunderts verdrängte die Fabrikindustrie das Stuttgarter Handwerk in beachtenswerter Weise[1]), als sie begann, ganze Gewerbegruppen, die früher gänzlich Kleinbetriebe gewesen waren, für sich in Anspruch zu nehmen und sie durch Produktionsteilung oder Spezialisierung gänzlich zum Großbetrieb zu erheben. Das war vor allem die Baumwoll-, Woll- und Leineweberei[2]).

Mit der Entwicklung der Maschinenindustrie gelang es auch, Motore und Arbeitsmaschinen für kleinere Betriebe herzustellen, und diesen dadurch neue Existenzmittel zu verschaffen. Früher waren es kleine Dampfmaschinen. Heute sind diese meist durch Gasmotore oder durch den elektrischen Strom ersetzt, die keine Kesselanlagen erfordern, gleichmäßiger arbeiten und stets betriebsfähig sind. Aber trotz all dieser Neuerungen bleibt der große Vorzug des Großbetriebs in bezug auf Absatz-, Kredit-, Einkaufs- und Arbeiterverhältnisse bestehen und verbürgt so den Sieg der

---

[1]) Es ist sehr fraglich, ob das Aufkommen der Fabrikindustrie allein den Niedergang des Handwerks verursacht hat. Tröltsch schreibt in seinem Werk: „Ueber die neuesten Veränderungen im Wirtschaftsleben“: „Der Niedergang des Handwerks hängt einerseits von der örtlich verschiedenen Stärke der Konkurrenz, des Großbetriebs und der ebenfalls örtlich und nach den Branchen wechselnden Widerstandskraft des Kleinbetriebs ab, andererseits aber vor allem auch von der Zusammensetzung und dem Wohlstand der Bevölkerung und der entsprechend entwickelten Geschmacksrichtung des Publikums. Je mehr die Bevölkerung in Großstädten zusammengeballt lebt, um so leichter ist ihr die Fabrikware zugänglich, je mehr in ihr die Arbeiterbevölkerung vorherrscht, um so mehr verflacht sich auch ihr Geschmack, um so weniger individuell sind die Bedürfnisse, eine um so wichtigere Rolle spielt die Billigkeit, worin die Handwerkerzeugnisse ja fast nie mit den Fabrikwaren konkurrieren können.“

[2]) Aus der Geschichte des Stuttgarter Gewerbevereins S. 6 ff.

Fabrik wie die Niederlage des Handwerks. Aus diesem Grunde war eine Umbildung des Handwerks unumgänglich, und zwar eine Umbildung in dem Sinne, daß jeder einzelne Handwerkszweig seine eigenen Wege gehen mußte. Darnach können wir abnehmende und zunehmende Gewerbebetriebe unterscheiden.

Viele Gewerbegruppen verschwinden im Laufe der Zeit aus den Reihen des Handwerks oder sind bereits verschwunden, wie wir dies oben bei der Textilindustrie festgestellt haben [1]). Andere werden Reparaturgewerbe, wie es namentlich in der Bekleidungsindustrie der Fall ist. Wieder andere drückt die Macht der technischen Fortschritte zu Boden, weil sie nicht in der Lage sind, die nötigen Geldmittel aufzubringen, um diese anzuwenden; oder es ist die Macht des Kapitals selbst, die den Handwerker um seine Existenz bringt. Hiefür Beispiele sind die Buchbindereien und Druckereien. Andere Gewerbe, die es verstanden haben, sich dem neuen kapitalistischen Zeitgeist anzupassen oder durch ihn indirekt bedingt sind wie z. B. die Nahrungsmittelgewerbe, machen natürlich eine aufsteigende Entwicklung mit. Besonders abnehmende Gewerbegruppen sind die Leineweber, die Schreiner, die Uhrmacher, die Sailer, die Kupferschmiede, vornehmlich aber die Bekleidungsgewerbe, die Schneider und Schuster.

Von 1882—95 haben zwar die Schuster sowohl der Zahl der Betriebe wie der Zahl der beschäftigten Personen nach nicht unbeträchtlich zugenommen (554 auf 631 und 1212 auf 1411), aber seit dieser Zeit ist durchweg eine rückläufige Bewegung zu verzeichnen. Wie viele andere Gewerbe, z. B. die Uhrmacher, Küfer usw. sind die Bekleidungsgewerbe vornehmlich Reparaturgewerbe geworden. Die Schuh- und Kleiderfabriken haben den weitaus größten Teil der Produktion in ihren Händen, schon deshalb, weil sie durch ihren großen und konstanten Absatz größere Materialeinkaufs- und Frachtvergünstigungen bekommen, die dem Kleinbetrieb nicht möglich sind. Auch die Art der Kundschaft

[1]) Sauerländer a. a. O. S. 38 schreibt darüber: „Besonders stark ist die Umwälzung in der Textilindustrie. In den 25 Jahren zwischen 1882 bis 1907 sind die Betriebe in Württemberg auf $^1/_6$ zusammengeschrumpft (von 18 334 auf 3167) Die „Hauptalleinbetriebe“ (meist Handweber) sind nahezu verschwunden (von 10 370 auf 1155 dezimiert), aber auch die Motoren- und Gehilfenbetriebe sind von 2243 auf 1162 gesunken, während trotzdem die Zahl der beschäftigten Personen dieser Gruppe von 33 592 auf 52 422 Personen gestiegen ist.“

hat sich gegen früher verschoben. An Stelle des alten Bürgertums, das eine solide Dauerware verlangte, ist heute durch die Anhäufung von Industriebevölkerung und kleinen Beamten in Stuttgart die Nachfrage nach billigen Massenartikeln sowohl in Kleidung wie in Schuhzeug ganz enorm gestiegen und hat die handwerksmäßige Produktion in den Hintergrund geschoben. Der beste Beweis dafür ist die Tatsache, daß es 1882 in ganz Württemberg nur zwei Schuhfabriken mit über 50 Arbeiter gab, während heute allein die Salamanderwerke in Kornwestheim 3400 Arbeiter beschäftigen. Das gleiche gilt im selben Maße von der Schneiderei.

Andere Gewerbe wieder sind durch die Einführung von Maschinen und Motoren gänzlich dem handwerklichen Betrieb entwachsen und sind heute wichtige Bestandteile der Großindustrie geworden. Das sind in erster Linie die früheren Hausindustrien der Textilbranche, die oben genannte Weberei, Spinnerei, Wirkerei sowie die Korsettfabrikation. Die Klein- und Mittelbetriebe und namentlich die Betriebe mit schlechtem technischen Material unterliegen der besser organisierten Konkurrenz und müssen ausscheiden. Auf diese Weise herrscht in der Stuttgarter Textilindustrie durchweg der Großbetrieb vor, der allerdings das Verlagssystem, freilich in modernisierter Form, teilweise mit gutem Erfolge beibehalten hat.

Eine andere Art von Gewerbegruppen hat sich durch Anschaffung von Maschinen ihre alte handwerksmäßige Form bewahrt, mußte sich aber insoweit in die Abhängigkeit von der Großindustrie begeben, daß sie nicht mehr wie früher für ihre Privatkundschaft arbeitet, sondern für Fabriken einzelne Ersatzteile liefert oder die von Fabriken gefertigten Halbfabribate zur weiteren Bearbeitung übernimmt. Oft dient auch die Anschaffung von Maschinen dazu, daß sich der Handwerker spezialisiert und seine Erzeugnisse zusammen mit Fabrikware als Kleinhändler verkauft. Zu diesen Gewerbegrupen gehören die Schlosser, Flaschner, Bürstenmacher, Kürschner usw.

Eine weitere Art der Umbildung des Handwerks ist die Vereinigung mehrerer Handwerker in einem Fabrikbetrieb, wobei allerdings die einzelnen Handwerker zu Arbeitern herabsinken, das ist z. B. in der Daimler Motorenfabrik festzustellen, wo Stellmacher, Schmiede, Schlosser usw. miteinander arbeiten, oder

in Möbelfabriken, die gewöhnlich eine Vereinigung von Tischlern, Sattlern, Malern, Lackierern usw. darstellen.

Aus all dem geht hervor, daß das Handwerk mit Ausnahme vielleicht der Lebensmittelproduktion, die aber auch zu immer größer werdenden Betrieben anwächst, seine frühere Bedeutung verloren hat [1]), und wo es überhaupt noch existenzfähig ist, gewöhnlich schutzbedürftig ist. Aus diesem Grunde entstand schon im Jahre 1848 der Stuttgarter Gewerbeverein, der sich seit seiner Gründung um die Besserung der Lage des Stuttgarter Handwerks sehr verdient gemacht hat. Der Gewerbeverein ist ähnlich wie die Innungen, nur in erweitertem Maße, die Zusammenfassung der Gewerbetreibenden zur Wahrung ihrer Interessen. Auch die Zentralstelle für Gewerbe und Handel interessierte sich sehr für die Hebung des Handwerkerstandes, und richtete zu diesem Zwecke Meisterkurse ein, veranstaltete Ausstellungen kleingewerblicher Motore, Maschinen und Werkzeuge, förderte das Handwerk durch Vorschriften über bessere Lehrlingsausbildung und durch Begünstigung der genossenschaftlichen Organisationen, durch Verteilung von Darlehen an einzelne Genossenschaften und Kreditvereine, sowie durch Berücksichtigung des Kleingewerbes bei öffentlichen Lieferungen.

Die Regierung errichtete durch Verfügung vom 31. Oktober 1899 in Stuttgart eine Handwerkskammer, deren Mitglieder teilweise von den Innungen, den Handwerksgenossenschaften, den gemischten und reinen Handwerkervereinen sowie den Gewerbevereinen gewählt werden. Sie hat über die wirtschaftlichen wie juristischen Interessen der Handwerker zu wachen und besteht mindestens zur Hälfte aus Beisitzern aus dem Handwerk selbst.

Zur Wahrung der Interessen der einzelnen Handwerkszweige entstanden die Fachinnungen, die sich namentlich seit Erlassung des Reichsgesetzes von 1881 zu entfalten begannen. 1884 entstand die erste Stuttgarter Innung, die Küferinnung. Ihr folgte die

---

[1]) Wenn das Handwerk auch seine frühere Bedeutung verloren hat, ja sogar in manchen Zweigen ausgestorben ist, so bedeutet sein Tod wie Naumann a. a. O. Seite 228 richtig bemerkt, nicht, daß auch die Tätigkeit, die vom Handwerk betrieben wurde, tot ist. „Die Tätigkeit ist heute viel lebendiger als früher. Was gestorben ist, ist nur eine bestimmte Organisation der Arbeit. Ob das ein Verlust oder ein Gewinn ist, hängt von der besonderen Art des einzelnen Gewerbes ab."

Friseurinnung, die Schneider-, die Schuhmacher-, die Glaser-, die Fleischerinnung, 1891 die Bäckerinnung usw. Sie genügten natürlich nicht, um das Handwerk aus seiner prekären Lage zu retten und schon im Stuttgarter Handwerkskammerbericht von 1899 wird der Ruf nach einer Ausdehnung der Handwerkergenossenschaften laut. Es heißt dort: „Alles organisiert sich, das Großkapital in Syndikaten, die Industrie in Kartellen, die Arbeiter in Gewerk- und Streikvereinen, nur diejenige Erwerbsklasse, welche eine genossenschaftliche Organisation sowohl für ihre Produktion (Kleinmotoren, Ausnützung kleiner Wasserkräfte), als im Rohmaterialbezug und im Verkauf ihrer Erzeugnisse bedarf, nur die Kleingewerbe mögen sich zu einer solchen nicht aufraffen, obgleich gerade unser Bezirk für das Gelingen des Zusammengehens der intelligenteren Handwerker (z. B. Schreinergenossenschaft in Zuffenhausen) ermutigende Vorgänge aufweist."

Tatsächlich haben auch eine Menge Gründungen stattgefunden. Wir wollen hier nur einige wenige herausgreifen, denn die Zahl der gegründeten und bald wieder eingegangenen Genossenschaften ist sehr groß. 1874 wurde eine Kohlengenosssenchaft, 1876 eine Metzgergenossenschaft, 1893 die allgemeine Bau-, Spar- und Bedarfsgenossenschaft gegründet. 1899 entstand die Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaft der Bäckerinnungen, 1902 eine Rohstoffgenossenschaft der Schreiner, ferner eine württembergische Rohstoffgenossenschaft der Maler, Lackierer und verwandter Gewerbe sowie die Stuttgarter Baugenossenschaft. 1907 gab es im Stadtdirektionsbezirk Stuttgart 12 Kredit-, 9 Rohstoff-, 8 Werk- und 2 Magazingenossenschaften. 1913 waren es im Oberamt Stuttgart immerhin 31 Genossenschaften mit 35 794 Mitgliedern, im Oberamt Stuttgart-Amt ebenfalls 31 Genossenschaften mit 6487 Mitgliedern und im Oberamt Cannstatt 13 mit 8936 Mitgliedern [1]). In der Regel sind es Darlehenskassenvereine, die fast

[1]) Von den 1913 im Oberamt Stuttgart-Stadt bestehenden 31 Genossenschaften war eine Genossenschaft mit unbeschränkter Haftung mit 222 Mitgliedern, 30 Genossenschaften mit beschänkter Haftung mit 2042 Mitgliedern und einer Haftsumme von 4 468 200 M.

Von den im Oberamt Stuttgart-Amt gezählten Genossenschaften waren 20 Genossenschaften mit unbeschränkter Haftung mit 4 357 Mitglieder und 11 Genossenschaften mit beschränkter Haftung mit 2 130 Mitglieder und einer Haftsumme von 63 600 M.

Von den im Oberamt Cannstatt bestehenden 23 Genossenschaften waren 17 Genossenschaften mit unbeschränkter Haftung mit 2311

in jedem Ort bestehen oder Konsumvereine; nur in den größeren Orten des Industriebezirks finden wir Rohstoff-, Werk- oder Magazingenossenschaften.

Leider haben die Genossenschaften mit Ausnahme der Konsumvereine und der Darlehenskassen, die ja beide keine reinen Handwerkergenossenschaften sind, keine gute Entwicklung genommen. Trotzdem genossenschaftliche Kurse eingeführt wurden, trotzdem daß natürlich jeder Handwerker die Vorteile eines genossenschaftlichen Zusammenschlusses anerkennen muß, gab es 1907 in Stuttgart mit seinen 257 000 Einwohnern ganze 391 in Genossenschaften organisierte Handwerker [1]). Schuld an der schlechten Entwicklung der Genossenschaften sind nicht die Genossenschaften selbst, sondern ihre Mitglieder, die, wie aus jedem Handwerkskammerbericht ersichtlich ist, trotz ihrer gemeinsamen Notlage, persönlich uneinig und neidisch sind. Ein weiterer Mangel, der das Mißlingen der Stuttgarter Genossenschaftsbewegung erklärt, ist das Fehlen von tüchtigen Führern. Denn, wenn dem Leiter einer Genossenschaft die nötige Geschäftskenntnis fehlt, kann dieselbe nicht erfolgreich wirken, mögen die sonstigen Verhältnisse noch so günstig sein. Sombart hat vollkommen recht, wenn er meint, es sei eine Utopie das Handwerk durch Genossenschaften zu retten und die Worte aus „Die Geschichte des Stuttgarter Gewerbevereins 1848—1900“ [2]) deuten die beste Lösung für die Stuttgarter Handwerkerfrage an:

„Für alle, namentlich aber für den Handwerker- und Gewerbestand ist es geboten, in die Gegenwart sich zu finden und sie zu begreifen; das Gute, das die fortschreitende Entwicklung mit sich bringt, sich anzueignen und auszunutzen, den notwendigen Uebergängen ihre Schroffheit zu nehmen, nicht die Zeit zurückschrauben zu wollen, sondern mit ihr zu gehen. Dadurch allein kann die Zukunft des Gewerbes gesichert und gefestigt werden‘ [3]).

Mitgliedern und 6 Genossenschaften mit beschränkter Haftung mit 6 665 Mitgliedern und 654 200 Mk. Haftsumme. (Statist. Handbuch für das Kgr. Württemberg S. 95.)

[1]) Gemming, a. a. O. Seite 74.

[2]) Geschichte des Stuttgarter Gewerbevereins, herausgegeben vom Vereinsvorstand S. 46.

[3]) Organisationen des württembergischen Handwerks, die in Stuttgart ihren Sitz haben, sind: Der 1895 gegründete württembergische Handwerkerverband, der 1899 gegründete Schwäbische Handwerker-

Nur eine Art von Genossenschaften, die eigentlich mehr mit dem Handel gemein hat als mit dem Handwerk und auch von vielen Handwerkern sogar bekämpft wird, hat in Stuttgart großen Erfolg gehabt, das ist der Stuttgarter Spar -und Konsumverein.

Er wurde, nachdem die von Schulze-Delitzsch organisierten Genossenschaften in Deutschland allmählich festen Fuß gefaßt hatten, im Jahre 1864 von 54 Männern gegründet. 1865 waren es bereits 218 und 1889 schon 7000, 1904 21 926 und 1913 31 077 Mitglieder. Das Geschäft wurde anfangs als Lieferantengeschäft betrieben, d. h. es wurden mit verschiedenen Handwerkern und Kaufleuten Kontrakte zwecks Lieferung von Waren gegen gewisse Rabattgewährung abgeschlossen. Aber bereits 1865 sah man die Unzulänglichkeit des Betriebs ein und errichtete einen eigenen Laden. Die Zahl dieser Läden stieg sehr rasch. 1867 waren es 3, 1875 11, 1897 22 und ein Garnladen, 1913 35 Läden, sowie 3 Garn-, 2 Schuh- und ein Aussteuergeschäft. Der Umsatz stieg von 41 295 Mk. im Jahre 1865 auf 9 753 786 Mk. im Jahre 1913. Der Verein zeigt somit eine glänzende Entwicklung, was auch daraus ersichtlich ist, daß er in den letzten Jahren fast nie unter 10% „Dividende" verteilte.

Ein ganz anderes Bild zeigt die Entwicklung der Stuttgarter Industrie. Während beim Handwerk unverkennbar eine allmähliche Auflösung oder ein Uebergang zum Mittel- und Großbetrieb, in den seltensten Fällen aber eine günstige Weiterentwicklung im Rahmen des Handwerks selbst zu konstatieren ist, ist das Charakteristikum der Stuttgarter Industrie das allmähliche Hervorwachsen aus Klein- und Mittelbetrieben zu immer größer werdenden Werken und Fabriken. Neugründungen, die schon als Großbetriebe geschaffen werden, sind weitaus in der Minderheit.

Württemberg und seine Hauptstadt nicht ausgenommen hatte bis zur zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts ein gänzlich agrarisches Gepräge. Es war daher sehr schwer, aus diesem Milieu heraus einen tüchtigen Stamm von Unternehmern, Technikern und Arbeitern zu bilden. Stuttgart lag fern vom Meer, fern vom Weltverkehr, hatte schlechte Postverbindungen, keine schiffbaren Ströme, keine metallische Bodenprodukte und dazu noch

bund, der Verband württembergischer Handwerkergenossenschaften, vgl.: Wirtschaftskunde Württembergs S. 38. 8. Heft der Hilfsbücher für Volksunterrichtskurse.

schlechte Zollverhältnisse mit dem Ausland. Erst sehr spät, nachdem die Eisenbahnen das ganze deutsche Land durchfuhren, war es der Stuttgarter Industrie möglich, zum Großbetrieb überzugehen. Der Absatz war zu klein, die Konkurrenz zu groß und die Hauptsache war, niemand wagte größere Kapitalien für industrielle Unternehmen herzugeben. Erst die großen Banken, die mit ihrem Depot- und Kontokorrentverkehr das Geld des Publikums bei sich konzentrieren, sorgten dafür, daß dieses Kapital auch den Zwecken der Industrie zugute kam und sind deshalb ausserordentlich an der Entwicklung der Stuttgarter Industrie beteiligt.

Wie wir in den folgenden Abschnitten beweisen werden, ist Stuttgart durch seine ungünstige industriepolitische Lage, seinem gänzlichen Mangel an Heiz- und Rohmaterial, seinen teuren Arbeitskräften usw. gezwungen, in der Hauptsache Qualitätsware, Luxus- und Spezialartikel zu fabrizieren, bei denen es nicht auf den Wert des Rohstoffs, sondern auf das Patent, auf die Qualität und die Originalität ankommt. Aus diesem Grunde finden wir in Stuttgart ziemlich weitgehende Spezialisation in den einzelnen Gewerben. „Die Spezialität hat nämlich den Vorteil, die Herabdrückung der Produktionskosten zu gestatten, zugleich ist sie auch ein Mittel, den Wert des Erzeugnisses nicht nach dem aufgewandten Rohstoff, sondern nach dem Patent oder dem Monopol zu beurteilen“ [1]). Der spezialisierte Betrieb sichert sich eine dauernde Kundschaft, technische Verbesserungen sind billiger und daher leichter möglich. Der einzige Nachteil der Spezialisation ist, daß die Fabrik auf die Herstellung eines bestimmten Gegenstandes angewiesen ist und bei verminderter Nachfrage eher Gefahr läuft ruhen zu müssen als bei der Fabrikation von Massenartikeln. Weitgehende Spezialisation finden wir in Stuttgart namentlich in folgenden Industrien: vor allem in der Maschinen- und Metallwarenfabrikation, wo die neuen Erfindungen naturgemäß zu immer neuen Spezialmaschinen und daher auch zu immer mehr Spezialmaschinenfabriken führen mußten, ferner in der Nahrungsmittelfabrikation, der Herstellung von Kraftfahrzeugen und Musikinstrumenten, der chemischen Industrie sowie den textiltechnischen Spezialindustrien.

Einen besonderen Vorteil bedeutet die Spezialisation aber

[1]) Grunzel, Industriepolitik S. 56.

erst, wenn mit dieser eine Betriebskonzentration verbunden ist, wie wir dies in Stuttgart in größerem Maßstabe hauptsächlich in der chemischen und Maschinenindustrie, sowie bei den Brauereien finden. Die größte Stuttgarter Betriebskonzentration dürfte die der Maschinenfabrik Eßlingen mit der Kuhnschen Fabrik in Berg und der Deckerschen Fabrik in Cannstatt sein. Grunzel sagt an derselben Stelle wie oben: „Die Konzentration bietet, wie innerhalb des Betriebs Arbeitsteilung und Arbeitsvereinigung die rentabelste Arbeitseinteilung ist, wirtschaftlich die sicherste Art der Geschäftsführung. Sie ist ein Riskenausgleich, eine Art Rentabilitätsversicherung. Die Spezialfabrik bedeutet einen Fortschritt, einen großen stellt aber die Vereinigung von Spezialfabriken dar."

Infolge der ganzen Eigenart der schwäbischen Unternehmer wie wegen des Charakters der Stuttgarter Industrie überhaupt finden wir im Stuttgarter Industriebezirk verhältnismäßig wenig Riesenbetriebe, die mehr dort zu treffen sind, wo Massenartikel fabriziert werden. Es sind im ganzen nur 10 industrielle und ein Versicherungsbetrieb. Nämlich:

Robert Bosch, elektromotorische Fabrik mit	4200	Arbeitern
Die Daimlermotorengesellschaft in Untertürkheim mit	3000	„
Die Cannstatter Dampfbackofenfabrik von Werner und Pfleiderer mit	1000	„
Wilhelm Bleyle, Fabrik gestrickter Kleider mit	1400	„
W. Benger Söhne, Trikotwarenfabrik mit	1500	„
Vereinigte Trikotfabriken Vaihingen inkl. Filialen und Heimarbeiter mit	3000	„
J. Sigle & Co., Schuhfabrik Kornwestheim mit	3400	„
Waldorf-Astoria Company Zigarettenfabriken Die Schuhfabrik Haueisen & Co. sowie die Union, Deutsche Verlagsgesellschaft	mit je 1000	„
endlich der Allgem. Deutsche Versicherungsverein mit	1850	angestellt. Personen.

Am meisten produziert Stuttgart heute, neben einem sehr ausgedehnten Baugewerbe, Musikinstrumente, Textilwaren, Möbel, Bettfedern, Maschinen und Apparate, Farben, Zucker, Chemikalien, Schokolade, Korsetts, kunstgewerbliche Gegenstände, Geschäftsbücher und Papier, Leder, graphische Erzeugnisse und Zigaretten.

Im folgenden wollen wir eine kurze Charakteristik dieser Hauptgewerbezweige Stuttgarts geben, soweit wir dies nicht bereits durch Einschiebungen in den historischen Teil getan haben.

Die Stuttgarter Pianofortefabrikation ist die älteste der dort heute noch bestehenden Industriezweige. Ihr Begründer ist Johann Lorenz Schiedmayer, der zusammen mit Karl Fr. Dieudonné aus Mömpelgard 1809 die erste Pianofortefabrik gründete. Das Unternehmen kam so rasch hoch [1]), daß in den 30er Jahren 3 weitere, in den 40er Jahren 2 und in den 50er Jahren 8 neue Pianofortefabriken in Stuttgart gegründet wurden [2]). Um die Mitte des letzten Jahrhunderts begann sich diese Industrie auch auf das Land auszudehnen, behielt aber ihren Mittelpunkt in Stuttgart. 1861 bestehen in Württemberg 46 Pianofortefabriken, die jährlich etwa 1000 Harmoniums und 2500—2700 Klaviere herstellten. 1871 zählte man in Stuttgart allein 35 Pianofortefabriken. 1882 war die Zahl der Fabriken musikalischer Instrumente in Stuttgart auf 61 angewachsen, darunter 43 Klavierfabriken. Infolge der zunehmenden Technik der Klaviere wurde es rentabler, die Fabrikation ihrer einzelnen Teile in Spezialfabriken vorzunehmen. So entstand bereits in den 40er Jahren als Hilfsindustrie zur Pianofortefabrikation die Herstellung von Pianomechaniken und Klaviaturen, für die namentlich in den 70er Jahren bedeutende Fabriken gegründet wurden, die heute mehrere tausend Mechaniken und Klaviaturen jährlich herstellen.

Seit 1845 ist Maschinenbetrieb in der Pianofortefabrikation eingeführt. 1907 beschäftigte die Stuttgarter Pianoforteindustrie in 16 meist größeren Werken annähernd 1200 Arbeiter, was etwa der zwölfte Teil, aller in ganz Deutschland im Klavier- und Orgelbau beschäftigten Personen ist. Die Stuttgarter Klaviere finden Absatz sowohl im Inland wie im Ausland, eine nicht unbeträchtliche Ausfuhr findet sogar nach Indien und Australien statt.

Für die Pianofortefabrikation ist typisch, daß sie sich größtenteils in den Großstädten, den Hauptkonsumptionszentren ansiedelt. Neben Berlin und Leipzig steht Stuttgart in der deutschen Klavierproduktion an erster Stelle. Natürlich sind mit dem Exportgeschäft, auf das die Stuttgarter Musikalienindustrie sehr

---

[1]) Heute beschäftigt die Firma Schiedmayer & Söhne mehr als 250 Arbeiter und fabriziert jährlich mehr als 1000 Klaviere. Die aus diesem Hause hervorgegangene Firma Schiedmayer Pianofortefabrik beschäftigt etwa 300 Arbeiter und stellt ca. 1700 Instrumente her.

[2]) Geschichte der Stadt Stuttgart, herausgeg. von den bürgerlichen Kollegien S. 201.

angewiesen ist, auch viele Schwankungen des Geschäftsganges verbunden. Das amerikanische Absatzgebiet ging im Laufe der Zeit durch die vielfach größere amerikanische Produktion ziemlich verloren und auch auf dem australischen Markt suchte in den 80er Jahren die norddeutsche Konkurrenz einzudringen, so daß seit dieser Zeit bis in die 90er Jahre eine ziemliche Geschäftsstockung eingetreten ist. Obwohl diese Krise ja längst behoben ist und die Stuttgarter Musikalienfabriken mehrfache Erweiterungen vornehmen konnten, besteht heute eine neue Gefahr in der englisch-amerikanischen Konkurrenz, die die größten Anstrengungen macht, um die Stuttgarter Industrie aus jenen Gebieten zu verdrängen [1]).

Die Holzindustrie, vornehmlich die Möbel- und Bautischlerei, ist eine Folge des allmählichen Anwachens Stuttgarts zur Großstadt. Die Möbelfabrik von Friedrich Wirth in Stuttgart war die erste in ganz Süddeutschland, sie wurde 1826 gegründet. Bis in die 60er Jahre herrschte der handwerksmäßige Betrieb vor. Mit der zunehmenden Bautätigkeit und der Erfindung von geeigneten Maschinen sowie der Einführung von elektromotorischer Kraft trat aber ein rascher Umschwung ein, so daß Stuttgart heute neben Berlin, Köln und Mainz ein Zentralpunkt für die deutsche Möbelindustrie ist. Ende der 70er Jahre waren bereits über 1000 Arbeiter in dieser Industrie beschäftigt. 1907 waren es etwa 5500. Spezialprodukte sind elegante Möbel, sog. „Kunstmöbel", doch werden auch billige Gegenstände, oft im Verlagssystem, in der Umgegend hergestellt. Eine große Förderung erfuhr die Stuttgarter Möbelfabrikation durch die Wiener Weltausstellung, auf welcher das Kunstgewerbe zum erstenmal in den Vordergrund trat, und durch die infolge der gehobenen wirtschaftlichen Verhältnisse hervorgerufenen großen Nachfrage nach eleganten Möbeln. Ende der 70er Jahre hatten sich die Stuttgarter Fabriken, namentlich Friedrich Wirth, F. W. Brauer, sowie Epple und Ege soweit herangearbeitet, daß sie bereits zu exportieren in der Lage waren. Daneben begann auch die hausindustrielle Tischlerei, namentlich die Fabrikation von Hausgeräten, die verschiedene Stuttgarter Unternehmer vergaben, zu blühen. Leider hat die Ausfuhr nach verschiedenen Ländern, vor allem nach Spanien, infolge der hohen

[1]) Andererseits wirkten nach Bartens a. a. O. S. 90 ff. die deutschen Handelsverträge günstig auf die Entwicklung der Musikalienindustrie.

Zölle nachgelassen. Doch hat sich ein Rückgang in der Produktion bis jetzt noch nicht gezeigt. Im Gegenteil die Zahl der Arbeiter[1]) stieg allein in der kurzen Zeitspanne von 1898/1900 von 1276 auf 1 566, die Lohnsumme in derselben Zeit von 1,4 auf 1,7 Millionen Mark. Dabei ist für Stuttgart eine Erweiterung der Möbelindustrie viel schwieriger wie anderswo, da hier in erster Linie Kunstmöbel hergestellt werden und bei diesen kein so rasch wachsender Bedarf vorliegt wie bei der Herstellung von gewöhnlichen Möbeln. Für die Stuttgarter Möbelfabriken ist auch typisch, daß sie gewöhnlich ein großes, arbeitsteiliges kunstgewerbliches Atelier darstellen, wo neben Schreinern, Bildhauern und Tapezieren auch Maler, Dekorateure und Metallarbeiter Beschäftigung finden.

Heute bestehen in Stuttgart über 20 handelsgerichtlich eingetragene Möbelfabriken[2]). Die größten sind: die vereinigten Möbelfabriken von Brauer und Wirth, gegründet 1907 mit etwa 110 beschäftigten Arbeitern. Hervorgegangen ist diese Firma aus den bereits genannten Geschäften von Fr. Wirth und F. W. Brauer, ferner: Württembergische Möbelfabriken Schildknecht & Co., Stuttgarter Möbelfabrik Georg Schöttle, Gebr. Weber, Rall und Gerber usw.

Die Parquettfabrikation, die zu Beginn der 80er Jahre als Nebenzweig zur Möbelindustrie aufkam, hat heute in Stuttgart aufgehört zu existieren. Die wenig günstigen Zollverträge[3]), das Aufkommen von Linoleum und der gesteigerte Gebrauch von Teppichen, haben dieser Industrie großen Schaden getan. Bereits Ende der 80er Jahre gingen 5 Fabriken wieder ein und heute beschäftigt sich keine einzige mehr mit diesem Gewerbezweig.

Mit der Textilindustrie der wichtigste Gewerbezweig Stuttgarts ist die Metallindustrie im weitesten Sinn, d. h. die Maschinen-, Eisen- und Feinmetallindustrie. Das mutet zunächst sonderbar an, wenn man weiß, daß in ganz Württemberg keine Roh- und Brennmaterialien zu finden sind. Die Stuttgarter

[1]) Nach einer im Jahre 1901 aufgenommenen Statistik des württembergischen Holzindustriellenverbands.

[2]) In letzter Zeit bildeten sich in den Stuttgarter Vororten, namentlich in Zuffenhausen eine große Zahl kleinerer Möbelfabriken. Die größte all dieser Fabriken, die zwar weit über dem Stuttgarter Industriebezirk draußen liegt, aber sicher in der Hauptsache wegen der Nähe Stuttgarts dort errichtet wurde, ist die Behrsche Möbelfabrik in Wendlingen.

[3]) Vgl. Bartens a. a. O. S. 111 ff.

„Schwer"industrie ist darum um so bemerkenswerter. Da nur fremdes Heiz- und Rohmaterial in den Gießereien, mechanischen Werkstätten und Maschinenfabriken verwendet werden kann, kann die Stuttgarter Metallindustrie natürlich keine Schwerindustrie im eigentlichen Sinn des Wortes sein, sondern sie muß in der Hauptsache Verfeinerungs- und Spezialitätenindustrie sein. Daß sie dies in hohem Grade ist, ist der einzige Grund ihrer Existenzfähigkeit. Die Stuttgarter Metallindustrie kann, namentlich seit das Eisen- und Kohlensyndikat die Preise vorzuschreiben vermag, nur bestehen, wenn sie tadellose Qualitätsware herstellt. Schon allein durch die große räumliche Entfernung von der Montanquelle fabriziert sie viel teurer als ihre rheinisch-westfälische Konkurrenz. Ebenso hat sie auch unter der viel zu weiten Entfernung von ihren Absatzgebieten zu leiden. Denn dadurch, daß die Stuttgarter Metallindustrie in so großem Umfange Spezialindustrie ist, kann sie natürlich nicht von den Aufträgen des Württemberger Landes allein leben, sondern muß ein möglichst großes Absatzgebiet haben.

Die Maschinenindustrie entstand in der Mitte des letzten Jahrhunderts aus dem Bedürfnis heraus, in bezug auf die Lieferung der Dampfmotore nicht ganz aufs Ausland angewiesen zu sein. Dann aber war auch bereits die Nachfrage nach Maschinen durch die infolge der Einführung der Eisenbahnen entstandenen Fabriken derart angewachsen, daß man eine eigene Maschinenindustrie dringend benötigte, wollte man sich nicht ganz in die Abhängigkeit von außerwürttembergischen Firmen begeben.

Aus diesem Grunde stellte die Stuttgarter Maschinenindustrie zunächst ganz allgemein die einfachsten und nötigsten Maschinen her, namentlich Dampfmaschinen. Bereits in den 60er und 70er Jahren macht sich aber ein Umschwung geltend. Die ausländische Konkurrenz in der Herstellung einfacher Maschinen wurde angesichts der schlechten Produktionsbedingungen zu drückend, und so ging man sehr bald zur Herstellung von Spezialmaschinen über. Zunächst wurden natürlich solche Maschinen gebaut, für die man im Lande selbst Absatz fand. Auf diese Weise bewirkte die Maschinenindustrie direkt die Gründung verschiedener anderer Industrien oder ermöglichte ihren weiteren Ausbau (Textilindustrie). Andererseits war die Stuttgarter Maschinenindustrie nicht nur Schöpferin verschiedener anderer Gewerbezweige,

sondern sie gab auch die Veranlassung zu vielen Spezialisierungen innerhalb des Stuttgarter Gewerbes [1]). Da sie sich nicht nur analog den geschäftlichen Konjunkturverhältnissen, sondern auch noch analog dem technischen Fortschritt entwickelte, so zeigt ihre Geschichte ein stoßweißes Vorrücken, so 1880 und 1895 durch Nutzbarmachung der Elektrizität, durch die Erfindung des Automobils, des Telephons, der elektrischen Fernleitung usw. In der Maschinenfabrikation ist wie in keinem zweiten Industriezweig Spezialisation und Konzentration mehr nötig wie hier. Die Maschinenfabriken müssen Großbetrieb und Spezialbetrieb zugleich sein. Daher trifft man auch hier die größten Betriebe und die meisten Fusionen des ganzen Stuttgarter Bezirks. Die Statistik von 1895 zeigt die große Bedeutung der Stuttgarter Maschinenindustrie, indem nur 8 Städte, von denen die meisten in unmittelbarer Nähe von Montanquellen liegen oder mit diesen durch billige Zufahrtsstraßen verbunden sind, Stuttgart in bezug auf die Metallarbeiterzahl übertreffen: Berlin hatte 57 000 Arbeiter, Chemnitz 22 600, Dresden 19 600, Leipzig 14 500, Nürnberg 12 600 Cöln 12 400, München 12 100, Magdeburg 10 200, der Stuttgarter Bezirk inkl. Cannstatt und Eßlingen 9800 Arbeiter [2]).

Interessant ist auch die Tatsache, daß sich die württembergische Maschinenindustrie, wir müssen dies nochmals wiederholen, trotz des vollständigen Mangels an Heiz- und Rohstoffmaterialien der Zahl der beschäftigten Personen nach durchschnittlich rascher vermehrt hat als die ganze deutsche Maschinenindustrie.

Die Begründung der Stuttgarter Maschinenfabrikation, namentlich der Dampfkesselfabrik von Kuhn in Berg übte sehr rasch einen günstigen Einfluß auf die ganze württembergische Industrie aus. Während es 1852 im ganzen Ländchen 34 Dampfmaschinen mit zusammen 312 HP. gab, stieg ihre Zahl bis 1862 auf 273 mit 3225 HP. und 1907 konnte man im ganzen 133 957 HP. zählen. In Stuttgart heimisch ist namentlich der Dampfkesselbau, der sich durch die große Fusion der Eßlinger Maschinenfabrik mit der 1881 sich in Liquidation befindlichen Maschinenfabrik Gebrüder Decker und Co. in Cannstatt sowie der ehemaligen elektrotechnischen Fabrik in Cannstatt und 1901 mit der Kuhnschen Fabrik, außerordentlich gehoben hat. Die fusionierten

[1]) Näheres siehe S. 69. ff.
[2]) Huber, Festschrift II. Teil S. 138.

Werke stellen namentlich Lokomotiven, Dampfmaschinen, Straßenwalzen und Dampfkessel her. Ihre Fabriken sind in Eßlingen, Mettingen und Cannstatt. Sonstige große Kesselfabriken sind noch Hild und Metzger und M. Streicher in Cannstatt.

Ein bedeutender Zweig der Stuttgarter Maschinenindustrie ist die Herstellung elektrischer Apparate. Begründet wurde dieser Gewerbezweig durch W. E. Fein, der bereits seit 1867 die Herstellung von medikoelektrischen und physikalischen Apparaten, später auch die Fabrikation von Feuermeldern und Telefonapparaten betrieb. Durch die Möglichkeit der Kraftübertragung, sowie der Erfindung der elektrischen Beleuchtung, nahm die elektrische Industrie in Stuttgart rasch zu [1]). 1884 gründete die Maschinenfabrik Eßlingen die Cannstatter elektrotechnische Fabrik und die Stuttgarter Stadtgemeinde baute in den 90er Jahren ihr erstes Elektrizitätswerk, das 1895 in Betrieb genommen wurde. 1898 stellte dieses 3 Millionen Kilo Watt her. 1907 stieg die Stromproduktion auf rund 11,5 Millionen Kilo Watt. Zu den bestehenden drei Dampfzentralen wurde 1908 ein neues Werk beim Münsterer Viadukt erbaut, das von einer Dampfturbine von 3000 HP. betrieben wird. Ferner nützt die Stadtgemeinde die sich in ihrer Nähe befindliche Wasserkraft aus und hat im Lauf der Jahre verschiedene Werke erbaut, die zusammen mit den älteren im Jahre 1913/14 40 Millionen Kilo Watt erzeugt haben [2]).

Den Uebergang von der elektrischen zur eigentlichen Maschinenindustrie stellt in Stuttgart die Kraftfahrzeugfabrikation dar. Neben den in neuerer Zeit in kleineren und Mittelbetrieben häufig angewandten Kleinmotoren, die in einzelnen mittelgroßen Stuttgarter Firmen, namentlich aber in der Maschinenfabrik Eßlingen hergestellt werden, blüht in Stuttgart durch die Daimler Motorengesellschaft die Fabrikation von Kraftfahrzeugen. Der Cannstatter Ingenieur Gottlieb Daimler baute 1884 das erste Modell eines Motors für das „Velociped", und

[1]) Weitere bedeutende Unternehmen dieser Art sind Max Wild & Co. und Paul Schröder.

[2]) Die städtischen Elektrizitätswerke liegen teils in Stuttgart selbst, teils in Untertürkheim und in Münster. Das letztere Werk stellt die Hauptdampfzentrale dar, die andern Betriebe werden im Laufe der Zeit still gelegt. Außerdem besitzt die Stadt folgende Wasserkraftanlagen: Untertürkheim, Mühlgrün, Poppenweiler und Marbach. An der Wasserkraftanlage des Kraftwerks Altwürttemberg in Kleiningelheim ist die Stadt Stuttgart mit 35 % beteiligt.

1885 bereits konstruierte er den ersten Petroleumkraftwagen. 1882 gründete Daimler eine Firma zur Konstruktion von Gas- und Petroleummotoren und 1890 erfolgte in Cannstatt die Gründung der Daimler Motorengesellschaft mit 25 Arbeitern und 9 Beamten. Die Gesellschaft konnte bereits 1902 eine Zweiggesellschaft in der Wiener Neustadt mit 200 Arbeitern gründen und erwarb im selben Jahre die Motorfahrzeugfabrik in Marienfelde bei Berlin, die bereits 1907 900 Arbeiter beschäftigte. Die Zahl der Arbeiter betrug 1913 im ganzen ca. 3000. Die Fabrikate, Kraftwagen aller Art, sowie Motore für alle möglichen Zwecke, finden außer im Inland vornehmlich Absatz in den Nachbarländern, in Frankreich, England, sowie in Nordamerika.

Außer den Daimler Werken die bedeutendste Fabrik der Metallbranche in Stuttgart ist die Boschsche Fabrik magnetischer Zündapparate. 1886 gründete Robert Bosch [1]) sein Unternehmen und fabrizierte seit 1887 als Spezialität den Zündapparat. Die Fabrik, die 1894 nur 50 Arbeiter beschäftigte hat heute etwa 4200 in ihrem Betrieb. Sie stellte 1908 rund 67 000 Zündungen her, von denen weitaus der größte Teil ins Ausland exportiert wurde.

Außer diesen beiden Riesenfirmen bestehen noch eine ganze Reihe bedeutender Fabriken [2]). Die Stuttgarter Maschinenfabriken sind größtenteils alle Spezialmaschinenfabriken, die in erster Linie durch die aufkommende württembergische Fabrikindustrie ins Leben gerufen wurden und daher dieser auch angepaßt sind. Deshalb finden wir in erster Linie Fabriken für Textilmaschinen, ferner für die Metall- und Holzverarbeitungsindustrie. Sie sind der Natur der Dinge nach meistens Großbetriebe. Eine der wichtigsten und bahnbrechendsten Firmen dieser Art ist die Backofenfabrik von Werner

[1]) Bei der Fabrik von Bosch ist es interessant, daß sie sich dem Zuge in die Vororte nicht angeschlossen hat, sondern mitten in der Stadt verblieben ist und trotzdem in der Lage ist eine stets genügende Anzahl Qualitätsarbeiter zu bekommen und diese trotz der teuren Bodenrente im Durchschnitt meist höher zu entlohnen wie die anderen Industriellen.

[2]) Als bedeutende Firmen, die zur Automobilindustrie zählen, sind namentlich noch zu nennen: Die Eisemann-Werke und das Union-Werk Mea in Feuerbach, die beide Ersatzteile für Kraftfahrzeuge herstellen und sich einen guten Namen in ihrer Branche errungen haben, sowie die Karosseriewerkstätten von Christian Auer und Fr. Reutter.

und Pfleiderer, die 1879 gegründet, heute mit allen ihren Filialen mehrere Tausend Arbeiter beschäftigt. Das Stammhaus ist in Cannstatt und beschäftigt dort ca. 1000 Arbeiter. Von den übrigen größeren Stuttgarter Maschinenfabriken ist zu nennen: Aldinger in Obertürkheim, Krumrain und Katz und A. Ziemann in Feuerbach, Hildt und Metzger in Cannstatt, C. Haushahn in Stuttgart-Feuerbach, C. Terrot Söhne und die Fortunawerke von Albert Hirth in Cannstatt, die Union Spezialmaschinenfabrik und Gebrüder Haaga in Stuttgart. Im ganzen befinden sich heute einschließlich der elektrotechnischen Industrie etwa 100 Maschinenfabriken in Stuttgart und dessen nächster Umgebung.

Die eigentliche Metallverarbeitung ist in Stuttgart weniger zu Hause. Gold- und Silberschmiede gab es wohl von jeher, aber ihre Bedeutung ist gegenüber dem nahen Pforzheim und Gmünd nicht sehr groß. Im übrigen hat nur die Eisenverarbeitung in Stuttgart einen größeren Umfang angenommen. In erster Linie die Eisengießerei, die es in Stuttgart trotz schwieriger Materialbeschaffung zu großer Blüte gebracht hat. Die bedeutendsten Stuttgarter Eisenwerke sind C. Leins & Co., M. Streicher-Cannstatt, Kleemanns vereinigte Fabriken Obertürkheim-Fauerndau, sowie die Stotz Aktiengesellschaft in Stuttgart-Kornwestheim. Neben den Eisengießereien bestehen in Stuttgart noch eine große Anzahl mittlerer und selbst größerer Betriebe, die durch Spezialisation aus dem Handwerk hervorgegangen sind und sich in der Hauptsache mit der Herstellung von Schlossereiprodukten, eisernen Möbeln, Bronzeguß, Blech- und Metallwaren, kunstgewerblichen Ornamenten, Galvanoplastik und Feinmechanik befassen [1]). Jedoch übersteigt die Zahl der beschäftigten Arbeiter 100 in den seltensten Fällen.

Dagegen steht in Stuttgart die Feinmechanik und der Bau physikalischer und optischer Apparate und Instrumente in großer Blüte. Diese Industrie ist durch die nun mehr sich entwickelnde chemische, Elektrizitäts- und Maschinenindustrie, sowie durch die fortwährenden Erfindungen auf dem Gebiete der Medizin, der Physik usw.

[1]) Hier sind namentlich zu nennen: H. Pelargus und Paul Stotz nud Otto Schlee, die Stuttgarter Metallwarenfabrik Wilhelm Mayer und Franz Wilhelm.

sehr in die Höhe gekommen. Die größten Fabriken dieser Art sind die von Wilhelm Julius Teufel, Kirchner und Wilhelm F. Mollenkopf, G. Luft und die Contessa-Camera-Werke, Julius Faber und die Kathetermanufaktur Reform Cannstatt.

Die zweite große Hauptindustrie Stuttgarts ist die Textilindustrie, und zwar die Textilindustrie im weitesten Sinne des Worts, nämlich mit Einschluß des gesamten Bekleidungsgewerbes.

Die Stuttgarter Textilindustrie war bis in die ersten Jahrzehnte des letzten Jahrhunderts wie in ganz Württemberg Kleingewerbe, meist Handweberei. 1810 gelang es von Bockshammer eine englische Spinnmaschine heimlich nach Stuttgart zu schaffen und errichtete dort eine Spinnerei, die 1811 bereits 190 Arbeiter beschäftigte [1]). Trotzdem dauerte es aber noch lange Zeit bis das Kleinmeistersystem gebrochen war und der Großbetrieb sich durchgesetzt hatte. 1882 gab es in Württemberg noch 10 320, 1907 noch 1155 Kleinmeister, dagegen in derselben Periode 33 600 und 52 400 Textilarbeiter. Natürlich war in der Textilindustrie der Uebergang zum Großbetrieb erst möglich als die entsprechenden Maschinen erfunden waren und der Rohstoff auf billige Weise eingeführt werden konnte. Vor allem war es die amerikanische Baumwolle, die alle früheren Rohstoffe wie Hanf, Flachs und Wolle verdrängte.

Die Baumwollweberei war die erste Gruppe, in der der maschinelle Großbetrieb eingeführt wurde. Namentlich die Näh-, Strick- und Rundwirkmaschinen wirkten auf diesem Gebiete bahnbrechend. Von der Baumwollindustrie hat eigentlich für den Stuttgarter Bezirk größere Bedeutung nur die Baumwollweberei, die neben verschiedenen mittleren und kleineren Betrieben namentlich durch Elsas & Co. Cannstatt und Murrhardt, K. Faber Stuttgart und Kirchheim und die württembergische Spinnerei und Weberei bei Eßlingen und die mechanische Gurten- und Bandweberei Stuttgart-Cannstatt vertreten ist, sowie die Herstellung von Kunstbaumwolle, die einen sehr großen Spezialbetrieb mit etwa 500 Arbeitern in der Herstellung von Putzwolle in der Fabrik von W. Wolff Söhne in Untertürkheim hat.

Auch die Wollindustrie hat in der Stuttgarter Gegend keine größere Niederlassung, dagegen die Strickerei und Wir-

[1]) Huber, Festschrift II. Teil S. 167.

kerei. In erster Linie ist es die Riesenfirma Wilhelm Bleyle, die als Spezialität gestrickte Knabenanzüge herstellt und ca 1400 Arbeiter beschäftigt, ferner Paul Kübler & Co. G. m. b. H. Diese Branche hat in ganz Deutschland nur etwa 15 Betriebe, wovon sich 8 mit etwa 3000 Arbeitern im Stuttgarter Industriebezirk finden, was deutlich die Bedeutung Stuttgarts in diesem Gewerbezweig zeigt.

An sonstigen größeren textiltechnischen Unternehmen ist nur noch die Fabrikation englischer Gardinen zu nennen, die 1890 von England über Plauen durch L. Joseph & Co. nach Stuttgart gebracht wurde. Die Fein- und Kunststickerei ist in Stuttgart in verschiedenen kleineren und mittleren Betrieben verbreitet. Sie wird auch sehr viel im Stuttgarter Amt als Hausarbeit betrieben und gewährt ziemlich lohnenden Verdienst (2.50—3 M. täglich). Die Stickaufträge haben sich in den letzten Jahren so gemehrt, daß die Zentralstelle für Gewerbe und Handel Stickkurse zur Erlernung dieser lohnenden Heimarbeit einführte.

Von den Bekleidungsgewerben ist eines der wichtigsten Zweige in Stuttgart die Trikotagenindustrie, die hier einen ziemlich ausgedehnten Gewerbezweig darstellt, obwohl sie sonst in der Hauptsache im Ebinger und Balinger Bezirk ihren Sitz hat. Sie wurde in erster Linie durch die Hugenottischen Strumpfwirker zu Anfang des 17. Jahrhunderts ins Leben gerufen[1]) und durch die Einführung von Web- und Wirkmaschinen Mitte des vorigen Jahrhunderts größtenteils auch durch Hugenotten zum Großbetrieb herangebildet. 1852 führte als erste Stuttgarter Firma Wilhelm Benger, das heutige Welthaus Wilhelm Benger Söhne, den ersten Fouquetschen Zirkularwebstuhl ein, der durch Berthelot und Terrot immer weitere Besserung erfuhr. Auch durch die Erfindung der Strickmaschine und durch die Einführung der amerikanischen Nähmaschine, auf die die Zentralstelle Einfuhrprämien setzte, begann sich die Stuttgarter Trikotagenindustrie rasch zu heben. 1853 gab es zwei Fabriken dieser Art in Stuttgart, in den 60er Jahren kamen bereits 4 weitere hinzu, heute sind es bereits allein im Stadtdirektionsbezirk weit über ein Dutzend. Den größten Aufschwung nahm die Industrie indessen durch die Agitation Professor Dr. Gustav Jägers für sein Wollregime. 1879 griff Wilhelm Benger Jägers Ideen auf

[1]) Huber, Festschrift II. Teil S. 213.

und hatte mit seiner Normalwäschefabrikation so großen Erfolg, daß er bereits 1882 seine Fabrik nach Heslach verlegen mußte, da der Stuttgarter Betrieb nicht mehr vergrößerungsfähig war. Eine ähnliche Gründung, die auch durch den wachsenden Bedarf der Bevölkerung hoch kam, sind die 1881 gegründeten vereinigten Trikotfabriken Robert Vollmöller in Vaihingen a. F., die bald Filialfabriken in Untertürkheim, Plieningen und Herrenberg errichten mußten. Während Benger Söhne 1913 einschließlich Heimarbeiter etwa 1500 Arbeiter beschäftigt, finden in den vereinigten Trikotfabriken etwa 3000 Arbeiter und Heimarbeiter ihr tägliches Brot. Neben diesen beiden Riesenfabriken bestehen in Stuttgart noch eine ganze Reihe mittlerer und größerer Betriebe, die sich mit der Fabrikation von Trikotagen beschäftigen[1]). Natürlich ist die Trikotindustrie in erster Linie auch Exportindustrie, und ist aus diesem Grunde in höherem Maße Konjunkturschwankungen mehr ausgesetzt als dies bei andern Stuttgarter Industriezweigen der Fall ist. Namentlich in den 90er Jahren wurde die Lage sehr kritisch, als sich Nordamerika, Rußland, Argentinien, Chile und Spanien durch hohe Zölle abschlossen und die englische Markenschutzgesetzgebung auch die Ausfuhr nach dort stark beeinflußte. Dazu kam noch, daß auch Frankreich und Rumänien eine Zollerhöhung eintreten ließen und die Handelsverträge mit Oesterreich und der Schweiz ihre ungünstige Wirkung auch in der Trikotindustrie zeigten. Heute hat sich aber die Industrie den veränderten Umständen längst angepaßt und exportiert ihre Waren wieder in die ganze Welt. In Europa sind die Hauptabsatzgebiete: Rußland, die Türkei, England, Belgien, die Schweiz und die Niederlande. Im übrigen wandern die Stuttgarter Textilwaren in der Hauptsache nach den englischen Kolonien, nach Südafrika, Indien, Australien und Aegypten, sowie nach Japan, China und Südamerika.

Sehr große Berührungspunkte mit der Trikotindustrie hat die Korsettfabrikation, die über Göppingen vom Stuttgart-Cannstatter Zentrum aus ihre Verbreitung über ganz Deutschland gefunden hat. Sie wurde 1848, wie bereits erwähnt, durch d'Ambly ins Leben gerufen und besteht in Stutt-

[1]) An solchen Betrieben sind namentlich zu nennen: Auberlen-Ostertag, C. Heyge, Immendörfer und Link, Lang und Bumiller, Gebr. Löb, mechanische Trikotweberei Stuttgart Ludwig Maier & Co., Müller und Schweizer, Julius Schmidt, G. J. Schober und andere.

gart zurzeit in 4 größeren Unternehmungen [1]). Die Korsettindustrie hatte in den 70er und 80er Jahren eine schwere Krisis zu überwinden und mußte aus diesem Grunde, wie schon oben erwähnt, vom System der gewebten zu genähten Korsetten übergehen, dabei kam ihr natürlich die Nähmaschine sehr zu Hilfe. Trotz dieser schweren Krise, von der sich die Korsettindustrie nur langsam erholte, und trotz des in neuester Zeit heftiger denn je tobenden Kampfes gegen das Korsett hat sich die Stuttgarter Industrie nicht nur auf ihrer früheren Höhe gehalten, sonder sich noch bedeutend vergrößert. In Stuttgart werden im Gegensatz zur sächsischen und rheinischen Konkurrenz nur Qualitätswaren hergestellt, die namentlich in Skandinavien, England, Belgien und der Schweiz ihren Absatz finden. Der ganze amerikanische Markt, auch der südamerikanische, ist im Laufe der Zeit ganz verloren gegangen.

Die Wäschekonfektion hat in Stuttgart auch einige größere Unternehmungen aufzuweisen. Das bedeutendste Unternehmen dieser Branche, das auch zu den leistungsfähigsten in ganz Deutschland gehört, ist die 1880 gegründete Schützen- und Unterrockfabrik von Hayum und Schwarz, die über 1000 Arbeiter beschäftigt und verschiedene Filialbetriebe, namentlich in Deggingen, im Unterland und auf der Alb errichtet hat [2]). Der Export geht meist in die Schweiz, nach Skandinavien und die Niederlande, ist aber durch die hohen Eingangszölle in den meisten dieser Länder außerordentlich erschwert worden.

Dagegen hat um so größere Bedeutung die Herrenkonfektion. Sie half dem darniederliegenden Bekleidungsgewerbe wieder zu neuer Blüte. Ihren Aufschwung nahm sie namentlich seit der Erfindung der verschiedenen Arbeitsmaschinen, der Zuschneide- und Nähmaschine und bildet heute mit der Konfektionsindustrie anderer Großstädte wie Berlin, Stettin, Frankfurt, München, Mainz und Elberfeld einen Zentralpunkt des deutschen Bekleidungsgewerbes, namentlich was bessere Qualitäten anbelangt. Die Herrenkonfektion ist in ihrer Hauptsache für den inländischen Verbrauch eingerichtet. Export ist durch die hohen Ein-

[1]) Brauburger und Karst, H. Gutmann Söhne, S. Lindauer & Co. und Zöppritz, Cantz und Ziegler.

[2]) Weitere bedeutende Firmen dieser Branche sind, Hermann Pichler, Conrad Merz, die mechanische Weberei Laichingen, Siegfried Friedmann, E. Bräuninger.

gangszölle in den meisten Staaten fast nicht möglich. Die Arbeitsverfassung ist in fast allen Betrieben eine Mischung von Werkstatt und Heimarbeit. Die Unternehmungen sind in der Hauptsache Mittel- oder Großbetriebe. Der Absatz findet natürlich nur sehr teilweise in Stuttgart statt, meist wird für das Land gearbeitet. Die ältesten Fabriken dieser Branche sind Dreifuß & Lehmann, Rosenstern & Kann, Mendel & Levy, Erhardt & Entreß und Furchheimer & Strauß, die alle mehr als 100 Arbeiter beschäftigen. Neben diesen befindet sich natürlich noch eine große Anzahl mittlerer und kleinerer Betriebe, im ganzen etwa 20.

Zu der Bekleidungsindustrie gehört auch noch die Schuhfabrikation. Sie entstand in der Hauptsache in den 90er Jahren durch die Einführung der neuen amerikanischen Spezialmaschinen und gruppiert sich in Württemberg um Tuttlingen und Stuttgart. Von größter Bedeutung sind die 1890 gegründeten Schuhfabriken von J. Siegle & Co. in Kornwestheim, die 4300 Arbeiter und Arbeiterinnnen beschäftigen und jährlich ca. 2 Millionen Paar Schuhe herstellen. Ihr Fabrikat sind die bekannten Salamanderschuhe. Ferner sind bekannte Firmen Haueisen & Co., 1872 gegründet mit einigen Hundert Arbeitern, die die Mercedesschuhe fabrizieren, sowie die Spießschen und Leonberger Schuhfabriken.

Auch die Lederhandschuhindustrie ist in Stuttgart ziemlich verbreitet. Sie entstand in den 60er Jahren und ist, da sie Maschinen weniger nötiger hat, größtenteils in Klein-, hie und da auch in Mittelbetrieben vertreten. Die Arbeiten werden noch viel als Heimarbeit vergeben und ernähren im ganzen in Stuttgart und Umgebung mehrere Hundert Näherinnen. Infolge der ungünstigen Stuttgarter Wasserverhältnisse wird nur fertiges Leder dort verarbeitet [1]).

Sonstige Lederwaren werden in Stuttgart namentlich im Verhältnis zu vielen anderen württembergischen Städten, wie Backnang und Reutlingen, weniger verfertigt. Die Hauptartikel sind Koffer, Taschen, Portefeuilles, Militärutensilien und Ledergalanteriewaren [2]), sowie seit den 80er Jahren die Herstellung von

[1]) Die namhaftesten Stuttgarter Betriebe sind: Albert Gärttner, Richard Jeitteles, P. Schmich und Hugo Weigel.

[2]) Hier sind zu nennen die Firmen: Weidenbacher und Cloß, Nördlinger und Pollok, Julius Richheimer, Auwärter und Bubeck, J. Hilt, F. Waldbauer, Geo. D. Knipp usw.

Möbelledern[1]), was auch in größerem Maße ausgeführt wird. Neben einer Fabrik, die über 100 Arbeiter beschäftigt, ist diese Industrie in Stuttgart nur in etwa 20 kleineren und Mittelbetrieben vertreten[2]).

Die Papier- und Pappenfabrikation selbst ist in Stuttgart gar nicht heimisch. Zwar haben große Firmen, wie die Deutsche Verlagsanstalt in Stuttgart, ihre eigenen Papierfabriken, doch sind diese, wegen der ungünstigen industriepolitischen Lage, nicht im Stuttgarter Industriebezirk, sondern an günstigeren Orten, wie in Salach, Süßen, Wildbad usw.

Dagegen blüht in Stuttgart die Papierverarbeitungsindustrie. Sie nahm ihren Ausgangspunkt wie die meisten Stuttgarter Industriezweige vom Handwerk, hier von der Buchbinderei. Durch die Reklame, das Aufkommen von gefälligen Warenumhüllungen und den Luxus in Briefpapier und Briefumschlägen, Tapeten usw., entstand seit den 70er Jahren eine reichgegliederte Industrie, die vielen Tausenden von Arbeitern und Arbeiterinnen Beschäftigung gibt.

Große Ausdehnung hat vor allem die Buchbinderei, wie wir schon bei der Erörterung des Handwerks erwähnt haben, ferner die Geschäftsbücherfabrikation. Hier sind namentlich 2 Großfirmen Emil Bandell und Carl Lauser zu nennen. Andere Büroartikel fabrizieren die Firmen Louis Leitz in Feuerbach und Hermann Herdegen in Untertürkheim, beides Betriebe mit bedeutendem Export. Eine weitere Spezialität der Stuttgarter Papierindustrie ist die Herstellung von Briefumschlägen, die namentlich von der Firma Eugen Lemppenau mit mehreren Hundert Arbeitern betrieben wird. Andere größere Firmen dieser Branche sind Köster & Co. und die Vereinigten Papierwarenfabriken vorm. Eger & Comp.

Eine große Verbreitung hat in Stuttgart ein ganz junger Zweig der Papierindustrie gefunden, nämlich die Kartonnagefabrikation. Sie entstand im Anschluß an den großen Bedarf der Zigarren- und Zigarettenfabriken, der Schuh-, Korsett- und Mundharmonika-Fabrikation. Der größte Stutt-

[1]) Namentlich die Firmen: Wilhelm Knoll und Alfred Bühler.
[2]) Namentlich die Portefeuilleindustrie nahm eine sehr gute Entwicklung. 1862 beschäftigte sie 259, 1895 358, 1907 696 Arbeiter (Link a. a. O. S. 96).

garter Betrieb dieser Art sind die Kartonnagefabriken Jose del Monte mit über 300 Arbeitern. Hier zeigt sich diese Anpassung an die Lieferanten am deutlichsten dadurch, daß jedes der 3 Werke in der Hauptsache die Umhüllungen für die ihm benachbarte Industrie herstellt, im Stuttgarter Betrieb vornehmlich Zigarettenschachteln usw., in der Kornwestheimer Fakrik im Anschluß an die großen Schuhfabriken Schuhwarenschachteln usw. Außer diesem Großbetrieb befanden sich in Stuttgart noch etwa ein Dutzend kleinere und mittlere Kartonnagegeschäfte.

Eine weitere Gewerbegruppe ist für den Stuttgarter Bezirk von hervorragender Bedeutung, das ist die Herstellung von chemischen und Nahrungsmittelpräparaten sowie die Industrie der Steine und Erden.

Die chemische Industrie entstand in Stuttgart, wie bereits erwähnt, mit der Jobstschen Chininfabrik im Jahre 1824. Seitdem hat sie sich durch den steigenden Verbrauch von Chemikalien in vielen Industriezweigen, ferner durch die stets sich vermehrenden Bedürfnisse der Pharmacie und Photographie sehr gehoben. Natürlich ist auch in dieser Industrie wieder die schlechte industriepolitische Lage der Hauptfaktor, der die Stuttgarter Industrie auf bestimmte Zweige der chemischen Produktion hinweist und die Herstellung von chemischen Massenprodukten verbietet. So finden wir in Stuttgart in erster Linie schon durch den seit Jahrhunderten betriebenen Drogenhandel angeregt, die Herstellung hochwertiger Erzeugnisse wie Chinin, ferner von Farben, photographischer Utensilien usw. Die schlechte Lage Stuttgarts brachte es auch mit sich, daß die chemische Industrie sich im Laufe der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts anschickte Stuttgart teils ganz zu verlassen, teils nach dem benachbarten Feuerbach abzuwandern, wo die dortige Stadtgemeinde durch viel und billigen Platz günstige Bedingungen zur Ansiedlung bot. Ein Charakteristikum für die chemische Industrie auch im Stuttgarter Industriebezirk ist einmal die Tendenz zum Großbetrieb und zum andern das Konzentrationsbestreben. Wir finden eine große Anzahl von Betrieben mit über 100 Arbeitern, sowohl in Stuttgart wie in Feuerbach. Ein Beispiel für die Konzentrationsbewegung in dieser Gewerbegruppe ist die 1872 erfolgte Vereinigung der beiden großen Farbwarenfabriken von Knosp und

Siegle mit der badischen Anilin- und Sodafabrik, sowie der 1897 erfolgte Zusammenschluß dreier Stuttgarter Firmen zwecks Gründung der vereinigten Seifenfabriken G. m. b. H. in Untertürkheim.

Die hauptsächlichsten Stuttgart-Feuerbacher Fabriken sind: die vereinigten Chininfabriken Zimmer & Co. vormals Friedrich Jobst, im übrigen auch ein Beispiel für das oben erwähnte Konzentrationsbestreben. Die Firma ist nämlich das Produkt der 1887 erfolgten Verschmelzung der alten Jobstschen Fabrik in Feuerbach mit der chemischen Fabrik von C. Zimmer in Frankfurt, die früher selbst aus dem Jobstschen Unternehmen hervorgegangen war. Die Jahresproduktion an Chinin betrug 1910 etwa 60 000 kg.

Eine weitere in ganz Deutschland bekannte Firma ist J. Hauff & Co. G. m. b. H. (1870 gegründet, beschäftigte 1913 etwa 300 Arbeiter), die zusammen mit verschiedenen kleineren chemischen Laboratorien Salze und Säuren, vornehmlich für photographische Zwecke und für die Farbstoffabrikation herstellt.

Die dritte große Hauptfirma aus der Stuttgarter Chemikalienindustrie ist die Farbenfabrik von G. Siegle & Co. G. m. b. H. Diese Fabrik hatte ein sehr wechselvolles Schicksal. Die Sieglesche Fabrik wurde 1845 in München gegründet und vereinigte sich 1848 mit der Stuttgarter Farbenfabrik von R. Knosp. Diese beiden verbanden sich 1873 mit der badischen Anilin- und Sodafabrik, 1889 trennte sich die Sieglesche Fabrik wieder von dieser und betrieb in Stuttgart, Feuerbach und New-York die Fabrikation von Lack- und Mineralfarben. Sie beschäftigt heute ca. 230 Arbeiter und Beamte.

Neben diesen drei großen Fabriken bestehen in der Stuttgarter Chemikalienindustrie, vornehmlich in Feuerbach, eine große Anzahl größerer und Mittelbetriebe, die sich mit der Herstellung von Wachspräparaten, Farben, Lacken, Oelen, Tinten, Harz- und Teerdestillation, sowie mit Pechsiederei befassen [1]).

Als große chemische Fabrik ist letzten Endes auch die Stuttgarter Gasfabrik zu betrachten, die 1884 in Gaisburg erstellt, 1910 ein Gebiet mit über 300 000 Menschen mit Gas zu versorgen

[1]) Bedeutende Unternehmen dieser Art sind: die Farbenfabrik Kast und Ehinger, die Lack- und Firnisfabrik Chr. Lechler und Sohn Nachf., beide in Feuerbach, die chemische Fabrik von F. A. Wider in Stuttgart und Vogtenberger und Föhr in Feuerbach, sowie Schill und Sailacher, ebenfalls in Feuerbach.

hatte und in diesem Jahre bei einem Kohlenverbrauch von 88000 t etwa 30 857 000 cbm Gas fabrizierte.

Anschließend an die chemische Industrie möchten wir nun einen Gewerbezweig besprechen, der mit dieser Industrie verwandte Seiten hat, die keramische Industrie, die Industrie der Steine und Erden. Dieser Gewerbezweig ist vielleicht in ganz Stuttgart der einzige, der wenigstens einen Teil seiner Rohmaterialien aus Stuttgarts nächster Umgebung beziehen kann. Aus diesem Grunde und namentlich durch das blühende Bauhandwerk und die Bauspekulatien hat die keramische Industrie in Stuttgart gewöhnlich eine sehr gute Lage, ist aber vom Baugewerbe in solchem Grade abhängig, daß ihr Gedeihen vom Beschäftigungsgrad der Baufirmen abhängt, besonders, da viele Baugeschäfte mit den keramischen Fabriken in mehr oder weniger enger organschaftlicher Beziehung stehen. Allerdings wissen sich in schlechten Zeiten die Unternehmer auf folgende Art zu helfen, daß sie die Arbeitszeit herabsetzen und in Erwartung besserer Konjunkturen auf Vorrat arbeiten oder sich statt mit der Fabrikation von Ziegeln, Backsteinen usw. abzugeben nun Blumentöpfe und ähnliches fabrizieren. Die Industrie leidet sehr unter den hohen Einfuhrzöllen Oesterreichs und der Schweiz, welche die früher sehr umfangreich gewesene Ausfuhr nach dort fast völlig vernichtet haben, sowie unter der ungerechten Politik des namentlich die kleineren Betriebe in Nachteil setzenden Ziegelsyndikats.

Von der Industrie der Steine und Erden ist in Stuttart hauptsächlich vertreten die Ziegelindustrie. Sie hat ihren Sitz natürlich ganz in der Nähe der Hauptstadt, weil ihre Erzeugnisse dort am meisten gebraucht werden. Ihr Standort ist in Waiblingen, wo die Vereinigung der zwei großen Ziegeleien: „Vereinigte Aktiengesellschaft Dampfziegelei Waiblingen“ und „Gebrüder Sixt“ ein Unternehmen geschaffen hat, das etwa 20 Millionen Steine jährlich produziert. Die gleiche Menge stellen die drei Ziegeleien der Stuttgarter Immobilien- und Baugeschäfte her. Ferner befinden sich Ziegelwerke in Berg, Fellbach, Hedelfingen und Cannstatt, die alle jährlich verschiedene Millionen Steine auf den Markt bringen. Die württembergischen Ziegelwerke zeigen deutlich sowohl ein Konzentrations- sowie ein Kartellierungsbestreben. Mit Zentralstelle in Stuttgart bestehen: eine allgemeine

Vereinigung süddeutscher Ziegeleibesitzer, eine Vereinigung zur Regelung des Verkaufspreises und des Absatzes für Dachziegel, und auf Betreiben des Stuttgarter Immobilien- und Baugeschäfts gegründet, eine Ziegelverkaufsstelle, die 1910 22 Mitglieder umfaßte und über 70 Millionen Steine jährlich produziert.

Durch die immer mehr sinkenden Preise bewogen organisierten sich auf ähnliche Weise die Gipswerke in der schwäbischen Gipsverkaufsstelle Stuttgart G. m. b. H. Die Stuttgarter Gipsindustrie ist schon sehr alt und gelangte durch die riesigen Gipslager bei Cannstatt, Untertürkheim und beim Asperg zu großer Blüte. Großbetrieb herrscht in der Gipsindustrie erst seit den 70er Jahren, als die Bautätigkeit sich mehr gehoben hatte, und geeignete Maschinen zum Brechen und Brennen des Gipses erfunden waren. Die größten Stuttgarter Gipswerke sind: das 1870 gegründete Stuttgarter Gipsgeschäft in Untertürkheim, ferner noch etliche andere Werke in Stuttgarts engeren und weiteren Vororten.

Größere sonstige Fabriken keramischer Art bestehen im Stuttgarter Bezirk selbst nicht, wurden aber von Stuttgarter Firmen häufig in anderen Gegenden gegründet, so z. B. die vereinigten Zementwerke in Blaubeuren und andern Fabriken durch das Stuttgarter-Immobilien- und Baugeschäft.

In engem Zusammenhang mit der keramischen Industrie steht das Baugewerbe[1]). Wir haben seine Entwicklung bereits im Verlauf des historischen Teils charakterisiert und haben gesehen, daß eine gute wirtschaftliche Konjunktur stets eine Belebung sowohl des Grundstückmarktes wie des Baugewerbes mit sich bringt. In Stuttgart können wir in dieser Hinsicht 2 Gruppen unterscheiden, 1. die Befriedigung des Stuttgarter Wohnungsbedarfs überhaupt und 2. die Errichtung von künstlerischen Villen und sonstigen Kunstbauten. Die erste Gruppe wurde namentlich begünstigt durch die Terrainerschließung (Legionskasernenareal), durch die Eingemeindungen, durch die Errichtung von Vorortlinien, durch die Gründung von Terraingesellschaften wie die Terraingesellschaft Stitzenburg G. m. b. H., die Weißenhofaktiengesellschaft usw., durch die Bauspekulation, die immer mehr um sich greift und andere Gründe. Dieser in der

[1]) Vgl. hiezu auch das Kapitel über das Stuttgarter Wohnungswesen.

Regel billige Wohnungsbau hat einen fabrikmäßigen Charakter, im Gegensatz zu dem Villen- und Kunstbau, der eigentlich dem Kunstgewerbe zuzurechnen ist.

Die größten Baugeschäfte sind die Firmen Abert Hangleiter, Julius Hofacker, Paul Brenner und andere.

Bedeutende Tiefbau-Firmen sind Wayß und Freytag A.-G., C. Baresel, Dyckelhoff und Wiedmann, Gerber und Söhne.

Ferner ist von größter Bedeutung für Stuttgart die Nahrungsmittelindustrie. Sie ist natürlich das Erzeugnis der Großstadt, des Massenbedarfs. Eine Folge der Großstadt ist ganz entschieden die Wurstfabrikation, wie wir sie in Stuttgart in verschiedenen, oft bis zu 100 Arbeiter beschäftigenden Betrieben [1]) antreffen, desgleichen die Brauindustrie. Sie ist von allen Zweigen der Nahrungs- und Genußmittelfabrikation am besten organisiert. Die Brauerei ist in Stuttgart durchweg Großbetrieb, was durch den Großkonsum erklärt ist. „Denn die großstädtische Bevölkerung ist in der Hauptsache auf das in der Stadt selbst gebraute Bier angewiesen [2]). Das Brauereigewerbe ist in Stuttgart schon sehr alt. Der erste Betrieb entstand vermutlich 1640, hatte aber harte Kämpfe mit den Weingärtnern zu bestehen, die im Bier ihren Konkurrenten erkannten und 1663 die Aufhebung der Bierbrauerei erzwangen [3]). Aber trotz dieses ersten Mißerfolgs der Brauindustrie entstanden im Laufe der nächsten Jahrhunderte immer mehr und immer größere Brauereien. Großbetrieb wurde in dem Gewerbe in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts eingeführt, hervorgerufen durch die Bevölkerungsagglomeration in Stuttgart, durch Erleichterung des Bierversands auf den Eisenbahnen und die dadurch bewirkte Erweiterung des Absatzgebietes. Auch die gehobene Lebenshaltung aller Bevölkerungsschichten, die zunehmende Einbürgerung von Flaschenbier in den Familien und die Fortschritte in der Technik der Bierbrauerei selbst förderten den Großbetrieb und zwangen andererseits die kleinen Bierbrauereien, die die technischen Neuerungen nicht mitmachen konnten, sich den Großbetrieben auszuliefern, denn ohne die große Kapitalien erfordernden modernen Brauereimaschinen ist ein rentabler Brauereibetrieb heute kaum mehr möglich.

[1]) Die größten Wurstfabriken sind: Fr. Appenzeller, Karl Bayer, Wilhelm Pfähler, Casimir Spielmann u. a.

[2]) Schwarzschild: Der Standort der Industrien S. 32.

[3]) Hartmann, a. a. O. S. 93 ff.

Auf diese Weise entstanden in der Mitte des letzten Jahrhunderts die vielen kleinen Brauereien und verschwanden in den letzten Jahren wieder oder wurden von den Großbrauereien absorbiert. Freilich hatte diese Konzentration auch sehr viele Nachteile. Denn die Bierversorgung einer ganzen Gegend durch ein paar Großbrauereien führte zu einer enormen Konkurrenzverschärfung, die ein unerfreuliches Borg- und Darlehenssystem an kleine Wirte und Pächter zur Folge hatte. So wurden Eisschränke, Schankapparate und Kunsteis gratis an die Wirtschaften geliefert, nur um sich deren Kundschaft zu erhalten [1]). Diese Mißstände führten zu einer immer mehr sinkenden Rentabilitätsquote der Stuttgarter Brauereien, die oft so weit sank, daß gar keine Dvidende mehr möglich war [2]). Um diese Uebelstände zu beseitigen, schritten viele Brauereien des Stuttgarter Bezirks zur Fusionierung ihrer Betriebe. Die bedeutendsten Fusionen sind: die Vereinigung der Karmeliterbrauerei Eßlingen mit der Brauerei Englischer Garten in Stuttgart, sowie die Vereinigung der Brauerei Siegelberg und Gebrüder Lechleiter in Eßlingen mit der Brauerei Wulle in Stuttgart. Der Sitz der Stuttgarter Brauindustrie ist Stuttgart selbst, sowie Cannstatt und Vaihingen. Außerhalb Württembergs sind namentlich folgende Brauereien rühmlichst bekannt: die Vaihinger Bierbrauerei von Robert Leicht, die täglich 12—1500 hl Bier produziert und neben eigener Licht- und Kraftfabrikation auch noch eine eigene Werkstätte für ihren Maschinen- und Wagenpark unterhält. Die Zahl der beschäftigten Arbeiter beträgt etwa 250. An sonstigen Stuttgarter Großbrauereien sind zu nennen die Brauerei Dinkelacker mit über 120 000 hl jährlichem Bierumsatz, die württembergisch-hohenzollersche Brauereigesellschaft mit beinahe 200 000 hl jährlichem Bierverbrauch, die Aktienbrauerei Wulle, die schon 1907 150 000 hl produzierte, die Tivolibrauerei und die Brauerei Rettenmeier, die beide auch einen Bierumsatz von über 100 000 hl haben.

Neben diesen großen Unternehmen bestehen natürlich noch einige wenige mittelgroße Brauereien, die dank der Einrichtung

[1]) Vgl. Huber, Festschrift, II. Teil S. 32 ff.

[2]) 1905 zahlten folgende Stuttgarter Brauereigesellschaften keine Dividende, die vorher oft bedeutende Summen hierfür ausgeworfen hatten: Stuttgarter Brauereigesellschaft (1900 6% Dividende), Vereinigte Brauereien Stuttgart-Tübingen (1900 3% Dividende), Eßlinger Brauereigesellschaft (1900 4% Dividende).

neuer Maschinen auch in der Lage sind trotz der den Großbetrieb begünstigenden Umstände ein gewinnreiches Leben zu fristen.

Außer der Getränkefabrikation, die auch bedeutende Betriebe in der Kognak- und Essigindustrie[1]), aufweist, hat die Stuttgarter Nahrungsmittelfabrikation noch einen weiteren bedeutenden Zweig in der Zucker- und Zuckerwarenindustrie.

Die erste und einzige Stuttgarter Zuckerfabrik wurde bereits 1851 gegründet und setzte schon 1855 255 000 Zentner Zucker um. Die Stuttgarter Zuckerfabrikation ist der norddeutschen gegenüber im Nachteil, weil sie die Rüben in großer Menge selbst bauen muß und im übrigen ganz die Preise zahlen muß, die ihr die Rübenbauern machen, auf deren Erzeugnisse sie angewiesen ist. 1868 wurde die Stuttgarter Zuckerfabrik in eine Aktiengesellschaft mit 1 320 0000 Mk. Kapital umgewandelt und 1914 nach Münster a. N. verlegt. 1907 kaufte die Stuttgarter Zuckerfabrik die Böblinger Zuckerfabrik auf, legte den dortigen Betrieb nieder, und betrieb nur ihren Rübenbau weiter. Die Stuttgarter Zuckerfabrik beschäftigt mehrere Hundert Arbeiter, je nach Jahreszeit, und verarbeitet jährlich für etwa 1 Million Mark Rüben. Auch die Zuckerverarbeitung, sowohl die kleingewerbliche in den Konditoreien, wie die großgewerbliche in den Bonbons- und Chokoladefabriken, ist in Stuttgart sehr verbreitet. Der Grund hiefür ist natürlich Stuttgarts Eigenschaft als Residenzstadt und die allgemeine Besserung der Lebenshaltung. In den letzten Jahren macht sich ähnlich wie in vielen andern Industrien auch bei der Zuckerwarenindustrie eine Konzentration derselben um die Hauptkonsumptionsplätze bemerkbar. So wurden in erster Linie Dresden, Berlin, Köln, Magdeburg, Leipzig, Hamburg und Stuttgart zu Mittelpunkten dieses Fabrikationszweiges. Die größten Stuttgarter Firmen sind: die Chokolade- und Bonbonfabrik von Moser-Roth mit über 500 Arbeitern, Gebrüder Waldbauer mit etwa 125 beschäftigten Personen und Stängel und Ziller in Untertürkheim. Bonbons werden in größerem Maßstabe neben in oben genannten Fabriken noch von etwa 6 Stuttgarter und einer Feuerbacher Firma hergestellt.

Als weitere Zweige der Nahrungsmittelindustrie wären noch zu nennen die Witzemannschen Margarinewerke, die Dr. Thein-

[1]) Badisch-Württembergische Cognacbrennerei Hirsch und Lichter, Jakob Jacobi u. a.

hardtsche Nährmittelgesellschaft, beide in Okertürkheim; als Malzfabriken die Firma Eduard Scharrer & Co. und die Malzfabrik Stuttgart, ferner die Firma C. H.Burk in der Herstellung pharmazeutischer und diätetischer Präparate.

Zum Schlusse verdient noch ein Industriezweig weitgehendste Beachtung, der erst in den letzten Jahren in Stuttgart zur Blüte gelangt ist, das ist die Zigarettenindustrie. Tabakfabriken gab es im Stuttgarter Industriebezirk schon früh und auch relativ viele, aber diese neueste Entwicklung in der Stuttgarter Tabakbranche hat nichts mit der alten Tabakfabrikation zu tun, sondern entstand ganz unabhängig von dieser, etwa um die Mitte der 70er Jahre. Die ersten größeren Zigarettenfabriken waren die von E. C. Hunnius (1875) und die 1877 gegründete Oskar Friemeltschen Zigarren-, Zigaretten- und Tabakfabriken. Seit 1893 besteht eine größere Zigarettenfabrik, die von Athen nach Stuttgart verlegt wurde. Es ist dies die Zigarettenfabrik Georgii und Harr A.-G., die 1913 etwa 75 Menschen beschäftigt. Im Jahre 1906 eröffnete die Waldorf-Astoria Company G. m. b. H. ihre Fabrik. Das Geschäft nahm einen solchen Aufschwung, daß die Gesellschaft außer ihrem Hauptbetrieb in Stuttgart auch noch in Feuerbach eine Zweigfabrik errichtete und zurzeit etwa 1000 Arbeiter beschäftigen kann. Außer diesen Großbetrieben besteht in Stuttgart noch eine ganze Menge kleinerer Fabriken, die größtenteils ihre Arbeitskräfte aus den Reihen vertriebener oder ausgewanderter polnischer und galizischer Juden beziehen und auch nicht selten solche als Gründer und Inhaber haben. Die Zigarrenindustrie ist im Stuttgarter Bezirk schon längere Zeit heimisch. Sie hat wie die ganze Genußmittelfabrikation die Neigung sich in der Nähe der Großstädte anzusiedeln, einmal um möglichst in der Nähe des Absatzmarktes zu sein und zweitens um das große Angebot an Frauenarbeit ausnützen zu können, das hier bei billigen Preisen zu finden ist. Im Stuttgarter Bezirk befinden sich vier größere Zigarrenfabriken, nämlich in Stuttgart, Cannstatt, Berg und Böblingen. 1895 gab es in Cannstatt 93, in Feuerbach 68, in Stuttgart selbst 275 Tabakarbeiter. 1907 betrug ihre Zahl in Stuttgart allein 412, darunter 267 weibliche.

Aus dieser Charakteristik der einzelnen Industriezweige ergibt sich klar, daß die Stuttgarter Industrie in ihrer großen Mehrheit kein leichtes Dasein führt. Die Zollpolitik der meisten euro-

päischen und amerikanischen Staaten hat die außerdeutschen Absatzgebiete nur sehr schwer, vielfach überhaupt nicht mehr behaupten lassen. Dazu ist die Neuansiedelung in der Großstadt sehr erschwert durch die sich auch in den Vorstädten bemerklichmachende Höhe der Grundrente. Zudem steigen die Produktionskosten, in erster Linie die Arbeitslöhne sowie die Wohnungs- und Lebensmittelpreise ohne ein gleichzeitiges entsprechendes Anziehen der Fabrikatspreise. Daher ist Stuttgarts industrieller Aufschwung um so bemerkenswerter, wenn man all die widrigen Faktoren bedenkt, gegen die andere konkurrierende Großstädte nicht oder doch nicht im gleichen Maß zu kämpfen haben.

Stuttgart, namentlich im Vergleich mit andern deutschen Industriezentren hat keine übermäßig große, aber dafür eine sehr solide und gut fundierte Industrie, deren Erzeugnisse, besonders was Qualität und Originalität anbelangt, jeder andern Industrie an die Seite gestellt werden können.

Wie in ganz Württemberg nahm auch in Stuttgart der Handel [1]) keinen allzugroßen Aufschwung und wäre sicherlich ohne die Industrie noch viel bedeutungsloser.

Die alten Stuttgarter Firmen wie Dörtenbach, Keller, Federer usw. gaben ihren Warenhandel schon früh auf und wandten sich der Banktätigkeit zu. Die Haupthandelsartikel, Drogen- und Farbwaren [2]), haben ihr früheres Absatzgebiet teilweise verloren, so daß heute die Haupthandelsartikel die Erzeugnisse der einheimischen Industrie, vornehmlich Textilwaren, Bücher, Maschinen usw.

[1]) Wir möchten den Stuttgarter Handel in den folgenden Ausführungen nur ganz kurz charakterisieren, da ein weiteres Eingehen in diese Materie über den Rahmen dieser Abhandlung hinausgeht.

[2]) Löwenstein a. a. O. S. 23 schreibt darüber: „Von ungleich größerer internationaler Bedeutung als der Getreide-, Holz, Manufakturwarenhandel usw. war der Stuttgarter Drogen- und Farbenhandel. Wie manche andere Zweige der württembergischen Volkswirtschaft geht auch er in seinen Anfängen auf die Calwer Zeughandelsgesellschaft zurück, die ihre weitverzweigten Beziehungen auch für den Farbenhandel dienstbar machte. Allmählich gewann der Stuttgarter Farben- und Drogenhandel eine solche Bedeutung, daß er nicht nur ganz Süddeutschland, Oesterreich, die Schweiz, die Balkanländer und Donaufürstentümer beherrschte, sondern auch regen Handelsverkehr mit Rußland, Aegypten, Asien und Nordamerika unterhielt; die Vertreter der Stuttgarter Häuser waren auf den alljährlichen Londoner Farbauktionen mit die bedeutendsten Abnehmer.

sind. Die in den 50er Jahren begründete württembergische Handelsgesellschaft hat sich um die Hebung des Stuttgarter Handels, vornehmlich des Exporthandels, wie schon oben erwähnt, sehr verdient gemacht. Sie unterhielt Agenturen und Lager in Berlin, Hamburg und Bremen und besaß auch etwa 30 Vertreter im Ausland. 1910 nahm Stuttgart unter den 28 deutschen Großstädten in bezug auf Handel und Verkehr die 15. Stelle ein.

In den letzten Jahren hat sich die Handelstätigkeit in Stuttgart ganz entschieden gebessert. Der Grund hiefür liegt in erster Linie in den Bedürfnissen der wachsenden Bevölkerung und zweitens in der Eigenschaft Stuttgarts als natürlicher Zentralpunkt des württembergischen Handels überhaupt. 1910 beschäftigte Stuttgart allein 23,22% der gesamten in Württembergs Handel und Verkehr beschäftigten Personen.

Von all den Handelsartikeln, die für Stuttgart in Betracht kommen, hat der Buchhandel und der Buchverlag weitaus die größte Bedeutung. Für alle übrigen ist die schlechte Industrie- und handelspolitische Lage Stuttgarts ein gewaltiges Hemmnis, was auch einen größeren Transithandel so ziemlich ausschließt. Die Industrien des Landes haben teils eigene Filialen in fremden Städten und Ländern eingerichtet, teils finden ihre Waren durch die Vermittlung des Exportmusterlagers oder durch ihre Reisenden und Agenten Absatz. Jedenfalls findet aber ein wichtigerer Handel in den Erzeugnissen der Industrie in größerem Maßstabe nicht statt. In Landesprodukten kann natürlich eine regere Handelstätigkeit auch nicht gut aufkommen, da Württemberg seine Bodenprodukte größtenteils selbst verbraucht[1]).

---

[1]) Einige Bedeutung hat auch der Stuttgarter Weinhandel. Näheres siehe bei Engelmann a. a. O. S. 55 ff.

Dagegen sind in Stuttgart eine große Anzahl großer und angesehener Textilgeschäfte. Vor allem blüht der Tuchhandel, der durch die Firmen Hermann Stern, Gustav Scheid, G. H. Keller, Eberspächer und Stierle, Gebr. Spiegelthal u. a. vertreten ist, ferner das Seidengeschäft, das seine größten Vertreter in den Firmen Jakob Kuhn und Gebr. Frank hat. Manufakturwaren führen die Firmen Hahn & Co., Helbling und Hermann, Hanke und Kurtz usw., Spitzen Tiefenthal und Halle, Pelzwaren Wilhelm Hartmann, R. Müller und Heinrich Klumpp, endlich Teppiche L. Krailsheimer & Co. An Papierwarengeschäften finden wir namentlich Tapeten und Büroartikelhandlungen. Wir nennen hier namentlich C. D. Burk, Eberhardt Fetzer, Kohler und Schwab, W. Gallion usw. Auch in Schuhwaren finden wir in

Dagegen blühte schon recht früh das Zeitungswesen und der Buchhandel.

In Stuttgart entstanden Ende des 18. Jahrhunderts zwei der bedeutendsten Zeitungen jener Zeit, die „Allgemeine Zeitung" und das „Morgenblatt", beide im Cottaschen Verlag. Heute sind die bedeutendsten Stuttgarter Zeitungen: Der „Schwäbische Merkur", das „Stuttgarter Tagblatt" und die „Württemberger Zeitung". Neben diesen großen Tageszeitungen besteht natürlich noch eine große parteipolitische und Fachpresse. Ferner ist Stuttgart der Verlagsort von vielen wissenschaftlichen und Fachzeitschriften.

Der eigentliche Buchhandel wurde bereits 1764 durch den von Tübingen zugezogenen Johann Friedrich Cotta begründet. 1794 gründete dieser neben vielen andern im Laufe der Zeit allmählich wieder eingegangenen die bereits oben genannte „Allgemeine Zeitung", 1795 zusammen mit Schiller die Horen. Auf diese Weise entstand der Cottasche Klassikerverlag [1]). Cottas Firma besteht

---

Stuttgart größere Betriebe. Neben den Verkaufshallen der großen deutschen Schuhgesellschaften finden wir noch eine Reihe Schuhgroßhandlungen, von denen die größte die Firma Neu und Grünwald ist.

Wie schon erwähnt, blüht seit alter Zeit in Stuttgart der Drogenhandel, der in Louis Duvernoy Nachflg., Aug. Hedinger u. a. bedeutende Vertreter hat. In der Porzellan- und Glaswarenbranche ragt die Firma Tritschler, die eines der größten Lager dieser Art in ganz Deutschland haben dürfte, hervor.

Schließlich wäre noch der Kohlenhandel zu erwähnen, der durch die industrielle Entwicklung Stuttgarts in den letzten Jahren sehr an Bedeutung gewonnen hat. Seine bedeutendsten Vertreter sind Jakob Tretz und Söhne, Theodor Agner G. m. b. H., H. Ristelhuebers Nachf. u. a.

Da die Banken in einem eigenen Kapitel eine besondere Besprechung erfahren, ist nur noch das Stuttgarter Versicherungswesen zu erwähnen. Das eigentliche Versicherungswesen entstand, obwohl schon vorher kleine Versicherungsgesellschaften bestanden, eigentlich erst mit der Gründung der allgemeinen Rentenanstalt im Jahre 1853, ihr folgte 1854 die Stuttgarter Lebensversicherungsbank A.-G., 1875 der allgemeine Deutsche Versicherungsverein. Neben diesen 3 großen Gesellschaften bestehen eine große Anzahl Filialen anderer Versicherungsbanken, so daß Stuttgart in dieser Hinsicht zu den ersten Städten des Reiches gerechnet werden darf.

[1]) Schon vor diesem ließ sich Joh. Gottfr. Zubrod 1650 als erster in Stuttgart nieder. Ihm folgte August Metzler, 1751 gründete ein gewisser Hallberger, 1763 Steinkopf ein Antiquariat, aber erst mit Cotta beginnt der Stuttgarter Buchhandel Bedeutung zu gewinnen (Hartmann a. a. O. S. 103/7).

heute noch als J. G. Cottasche Buchhandlung Nachfolger, die unter dem vor wenigen Jahren verstorbenen Geheimen Kommerzienrat Adolf Kröner eine neue Blüte erlebt hat. Der zweite Begründer des Stuttgarter Buchhandels war Karl Hoffmann, einer der Schöpfer der Lieferungsausgaben im Buchhandel. Aus seinem Betrieb zweigten sich eine ganze Menge Firmen ab, die heute noch einen guten Namen haben, wie Julius Hoffmann, K. Thienemanns Verlag, Gustav Weise usw. Auch gründete Hoffmann eine große Buchdruckerei, die unter Felix Krais in erweitertem Maße fortgeführt wird.

Eduard Hallberger war der dritte Nestor des Stuttgarter Buchhandels. Er verlegte namentlich Zeitschriften und war der erste Herausgeber von illustrierten Journalen überhaupt. 1881 wurde sein Unternehmen in eine Aktiengesellschaft unter der Firma Deutsche Verlagsanstalt umgewandelt, desgleichen verwandelten Cotta und Kröner unter Einbeziehung von W. Speemanns Verlag Stuttgart und einer Leipziger Firma ihr Unternehmen im Jahre 1890 in eine Aktiengesellschaft mit 4½ Millionen Kapital unter der Firma Union deutsche Verlagsgesellschaft. Die Cottasche Buchhandlung trat zur Union nur in ein finanzielles Verhältnis und behielt im übrigen ihre Selbständigkeit. Begründer und Förderer des Stuttgarter Buchhandels sind ferner Neff, Engelhorn, der schon obengenannte Kröner, Speemann und andere. Sie sind in der Hauptsache die Begründer der Roman- und Prachtwerkausgaben. Steinkopf, Metzler, Krabbe, Bonz und Hoffmann begründeten Stuttgarts Ruf als Zentrale von populärwissenschaftlichen und schöngeistigen Büchern und Zeitschriften. So ist die Hauptdomäne des Stuttgarter Verlagsgeschäfts wissenschaftliche Literatur, Jugend- und Zeitschriften, sowie Belletristik.

Heute ist Stuttgart nach Leipzig und Berlin die größte Buchhändlerstadt Deutschlands. Von hier aus geht der Buchspeditionsverkehr nach der Schweiz. Im Juni findet jährlich eine große Buchbändlermesse statt. Zweimal wöchentlich gehen geschlossene Eisenbahnzüge [1]) voll Bücher nach Leipzig. Der Bücherversand

[1]) „Dieses Verfahren geht auf das Jahr 1859 zurück, wo die Kgl. Eisenbahndirektion die Einrichtung traf, die Stuttgarter Büchertransporte nach Leipzig in durchgehenden geschlossenen Wagen mit wesentlich abgekürzter Lieferfrist zu befördern" (Hartmann a. a. O. S. 262).

betrug: 1861 481 600 kg, 1880 2,8 Millionen kg, 1900 4,6 Millionen kg, 1907 5,58 Millionen kg. 1912 betrug der Bücherversand im ganzen per Frachtgut 5 556 000 kg, per Eilgut 274 000 kg. Der Wert der jährlichen Bücher- und Zeitschriften-Produktion Stuttgarts wird auf etwa 25 000 000 Mk. geschätzt. Interessant zu konstatieren ist auch das in den letzten 30 Jahren sehr zutage getretene Konzentrationsbestreben innerhalb des Stuttgarter Verlagsgeschäfts. Das zeigen deutlich die oben genannten Umwandlungen der bedeutendsten Verlagsgeschäfte in Aktiengesellschaften und die Absorbierung vieler kleiner Betriebe, wie wir sie in den letzten Jahren vielfach in Stuttgart erlebt haben.

Die Gründe für den Aufschwung des Stuttgarter Buchhandels sind einmal die zunehmende Bedeutung Stuttgarts als Landeshauptstadt und damit als Sitz eines regen geistigen Lebens, was sich namentlich darin manifestiert, daß viele Schriftsteller und Dichter [1]) in Stuttgart ihren Wohnsitz nehmen und dadurch das dortige Verlagsgeschäft [2]) befruchten. Ferner hat Stuttgart große Vorzüge durch die liberale Handhabung der Preßgesetze, und als drittes Moment möchten wir den ausgezeichneten Unternehmungsgeist der Stuttgarter Verlagsbuchhändler hervorheben.

Der Stuttgarter Buchhandel liefert im Gegensatz zum Berliner keine Massenproduktion mit großer Aufmachung im Aeußeren, sondern zeichnet sich wie die Stuttgarter Industrieprodukte durch seine solide und gediegene Qualität aus.

Natürlich hat der große Aufschwung des Buchhandels auch

---

[1]) In Stuttgart lebten oder waren tätig: Grabbe, Dingelstedt, Hackländer, Moritz Hartmann, Paul Heyse, Turgeniew, Gerstäcker, Raabe, Storm, Freiligrath u. a. (Löwenstein a. a. O. S. 24.)

[2]) Die größten Stuttgarter Verlagsgeschäfte sind in alphabetischer Reihenfolge: Albert Auer, Chr. Belsersche Verlagsbuchhandlung, die württemberg. Bibelanstalt, J. G. Cotta Nachfolger, die deutsche Verlagsanstalt, die Lese Verlagsges., J. Engelhorn Nachfolger, Ferd. Enke, die Franksche Verlagsbuchhandlung, Greiner und Pfeiffer, Karl Grüninger, Jul. Hoffmann, W. Kohlhammer, J. B. Metzlersche Buchhandlung, J. F. Steinkopf, Strecker und Schröder, Union deutsche Verlagsgesellschaft.

Die größten Sortiments- und Kommissionsbuchhandlungen sind: J. Heß, Holland und Josenhans, Rich. Kaufmann, R. Levi, H. Lindemann, Neff und Köhler, L. Schaller, H. O. Sperling, Süddeutsche Groß-Buchhandlung G. Umbert und Co., Hermann Wildt und Conrad Witwer.

einen solchen in seinen Hilfsgewerben hervorgerufen, namentlich in der Buchdruckerei, der Buchbinderei und den polygraphischen Gewerben. Auch hier zeigt sich deutlich überall die Tendenz zum Großbetrieb [1]), namentlich in den Buchdruckereien und den Buchbindereien. 1895 zählte man in Stuttgart 150 Buch-, Kunst- und Musikalienhandlungen mit 672 Gehilfen, 52 Buchdruckereien mit 1659 beschäftigten Personen, im ganzen 195 polygraphische Betriebe mit 2617 Angestellten, ferner 99 Buchbindereien, darunter 8 Großbetriebe [2]). 1907 war die Zahl der Buchhandlungen und Antiquariate auf 178 gestiegen. Die Zahl der Buchdruckereien betrug 79 und beschäftigten über 2700 Arbeiter, die Zahl der Buchbindereien betrug 114 und die Zahl der darin beschäftigten Personen über 1800.

Das Ergebnis in bezug auf Stuttgarts Handel muß im Gegensatz zur Stuttgarter Industrie weniger günstig lauten. Stuttgarts Handel hat heute noch keine großzügigen Formen angenommen und wäre noch viel unbedeutender, würde er nicht durch die Industrialisierung manche Befruchtung erfahren.

[1]) Die Zahl der Stuttgarter Buchdruckereien und der darin beschäftigten Personen betrug:

1889 30 mit 885 Arbeitern.
1894 48 mit 1120 Arbeitern.
1907 79 mit 2700 Arbeitern.

Die größten Buchdruckereibetriebe gehören natürlich den großen Verlagsgesellschaften. Große Privatdruckereien sind Greiner & Pfeiffer, Karl Grüninger, W. Kohlhammer, die Stuttgarter Vereinsbuchdruckerei, Felix Krais. Die Druckereien der großen Tagesblätter usw.

[2]) Hier sind namentlich Albert Crönlein, Heinrich Koch Kommanditgesellschaft, C. H. Schwabe und H. Wennberg, ferner die Buchbindereien von Greiner & Pfeiffer, der deutschen Verlagsanstalt, der Union, der Uhlandschen Buchdruckerei usw. zu nennen.

II. Teil.

Fünftes Kapitel.

Stuttgarts industriepolitische Lage.

Arthur Schröter schreibt in seinem Büchlein: „Zur Frage des Standorts der Produktion“ [1]) in Beziehung auf die Lage des Standorts: „Bei jeder Produktion kommen bekanntlich im Sinne der industriellen Selbstkostenberechnung in Frage Materialkosten, Arbeitskosten und allgemeine Kosten. Wenn wir von dem Material als solchem zunächst als für unsere Frage irrelevant absehen, und wenn wir vorläufig auch die sogenannten Generalunkosten beiseite lassen, obwohl durchaus nicht in allen Fällen der Standort ohne Einfluß auf sie ist, so kommen in erster Linie in Betracht die Kosten für den Transport des nötigen Materials, der Roh- und Hilfsstoffe. Je näher dem Standort der Produktion die Materialien gefunden werden, umso geringer sind die durch die Versorgung auflaufenden Transportkosten, und vom Standpunkte der Materialbeschaffung aus wird man in diesem Falle von einem günstigen Standort der betreffenden Unternehmung sprechen können. Transportkosten entstehen auch beim Absatz der fertigen Produkte (Absatzkosten): Je näher dem Konsum die Unternehmung gelegen ist, umso günstiger ist dann ihr Standort.“ So läßt sich nach Alfr. Weber für jeden Industriezweig ein „Transportkosten-Minimalpunkt“ [2]) und ein „tonnenkilometrischer Minimalpunkt“ [3]) ermitteln.

In dieser Hinsicht ist es in Stuttgart nicht günstig bestellt.

Stuttgart ist zwar als einzige Großstadt Württembergs das natürliche Zentrum der Bevölkerung, des Handels und Verkehrs,

[1]) A. Schröter a. a. O. S. 5.
[2]) A. Weber a. a. O. S. 51.
[3]) A. Weber ebenda S. 49.

der Absatzmöglichkeiten überhaupt [1]). Deshalb ist auch der industrielle Aufschwung Württembergs hier am sichtbarsten. Hier entstehen zunächst die Fabriken, die für den täglichen Bedarf der Residenzstadt arbeiten, dann aber auch die Spezialfabriken, die für die Bedürfnisse des ganzen Landes und für die Ausfuhr in fremde Länder berechnet sind. Wenn auch für Stuttgart, wie wir in einem späteren Kapitel noch näher sehen werden, innerhalb Württembergs eine ganz hervorragende verkehrspolitische Lage künstlich geschaffen wurde, so ist natürlich die ein wenig abseits gelegene schwäbische Residenzstadt in bezug auf den Weltverkehr schlimmer daran. Die ganze Stuttgarter Industrie, namentlich die Exportindustrie, hat, wie wir schon öfters konstatiert haben, sehr unter den großen Entfernungen vom Montanbezirk wie vom Absatzort zu leiden. Das beste Beispiel hiefür ist die Eisenindustrie. Diese ist gegenüber ihren norddeutschen Konkurrenten schon allein darin im Nachteil, daß jene neben dem einheimischen Roheisen auch noch englisches einführen und verwerten kann, was natürlich für Stuttgart infolge des langen Transportweges ausgeschlossen ist. Dazu hat noch die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft innerhalb ihres Gebiets Ausnahmetarife für Roheisen eingeführt und diese Vergünstigung den süddeutschen Staaten verweigert unter dem Hinweis, daß diese Maßregel nicht geschaffen wurde um eine Frachtermäßigung zu gewähren, sondern nur um das deutsche Roheisen im Kampf gegen das englische zu unterstützen [2]). Leider scheiterten auch die Ver-

[1]) Huber charakterisiert dieses Verhältnis im allgemeinen zutreffend in der Festschrift II. Teil Seite 73. „Das württembergische Verkehrs- und Erwerbsleben und die Residenzstadt sind in besonderem Maße miteinander verwachsen, wie das bei keiner anderen Stadt der Fall ist; kein anderes Land hat einen derart, schon von den Vätern bestimmten politischen und kommerziellen Mittelpunkt. Man nehme nur eine Karte des Eisenbahn- oder Fernsprechnetzes, so führt schon das Bild der Linienführung deutlich vor Augen, daß die Residenzstadt die Herzkammer des Landes darstellt. Dies trifft nicht allein in bezug auf den Verkehr zu; mit dem Wachstum hängt auch die Zentralisierung des Volks- und Staatslebens zusammen. Die gesamte Kulturbewegung unseres engeren Vaterlandes am Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts kann daher ohne besondere Berücksichtigung Stuttgarts, nicht richtig beurteilt werden." Die Worte Hubers sind vollkommen richtig, nur sind wir der Meinung, daß Stuttgart nicht der natürliche Mittelpunkt Württembergs ist, sondern künstlich durch die Politik der württembergischen Regierung dazu geschaffen wurde.

[2]) Sauerländer, Der Einfluß der deutschen Eisenkartelle auf die süddeutschen weiterverarbeitenden Industrien. S. 20 ff.

handlungen der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen untereinander, die ähnliche Vereinbarungen bezweckten, an dem unbegreiflichen Widerstand Badens und Württembergs.

Um den Einfluß der geographischen Lage Stuttgarts noch näher zu illustrieren, wollen wir anführen, daß laut „Gewerbeblatt aus Württemberg" 1907 Nr. 43 ein Dampfkessel im Wert von 13 000 M. durchschnittlich 500 M. Fracht kostet, das sind allein 4% Frachtspesen, um die der Stuttgarter Unternehmer teurer produziert als sein norddeutscher Konkurrent [1]).

Daher wäre nach Schäffles Standortstheorie [2]): „Der Standort der Industrie wird bedingt von der örtlichen Gestaltung des Verhältnisses der Nachfrage und der Kosten; mit fortschreitender Entwicklung wird der Standpunkt geringster Kostspieligkeit für die Wahl des Standorts gewerblicher Unternehmen immer mehr maßgebend", Stuttgart gänzlich ohne Industrie, wenn nicht noch andere Faktoren den Standort bestimmen könnten.

Noch schlimmer wie in der verkehrspolitischen Lage sieht es in der Roh- und Heizstoffbeschaffung aus. Denn die verkehrspolitische Lage läßt sich durch geeignete Politik bedeutend verbessern, während man in der Beschaffung von nicht vorhandenem Material gänzlich von seinen Lieferanten abhängt.

Friedrich Naumann schreibt in einem Artikel „Der deutsche Süden" in den Süddeutschen Monatsheften [3]):

„Die natürlichen Voraussetzungen sind im Süden gering. Fast alles dort verarbeitete Material muß von draußen herangeholt werden. Nachdem eine Fabrik gebaut und eingerichtet ist, ist sie in sehr vielen Fällen eine Art Kolonie, in der Auslandsstoffe mit Auslandskohle zu Auslandsware veredelt werden. Das Einheimische dabei sind allein die Menschen. Diese wollen hier leben und arbeiten und ihr Heimatwille zwingt dann den Produktionsvorgang zu ihnen hinein. Es geht alles etwas schwerer als etwa am Niederrhein oder selbst in Sachsen, denn dort gab es wenigstens für den Anfang Kohlen und auch Erz. Die süddeutsche gewerbliche Entwicklung ist ein Ergebnis von Energie und Biegsamkeit. Darin liegt das Interessante und Feine an ihr, aber auch das Gefährliche für die Zukunft."

[1]) Gewerbeblatt aus Württemberg 1907. Nr. 43. S. 342.
[2]) Schäffle, System der menschlichen Wirtschaft. S. 278.
[3]) Süddeutsche Monatshefte, Jahrgang 1912/13. S. 119.

Es steht ja fest, daß nicht in der Hauptsache das Vorkommen des Rohstoffs, sondern vielmehr die Absatzfähigkeit des Fertigprodukts über die Lebensfähigkeit eines Produktionszweiges entscheidet, sonst könnte die Baumwollindustrie in Europa nie gedeihen. Aber die Sache ist bei geringwertigen Metallen wie bei Eisen oder bei Heizmaterialien wie Kohle doch kritischer. Hier bedeutet eine weite Entfernung vom Montanbezirk einen großen Nachteil. Namentlich die Kohlen sind als das „Brot der Industrie" (Grunzel) von allerwichtigster Bedeutung. Dies zeigte sich gleich zu Beginn der Industrialisierung Stuttgarts.

Stuttgart hat keine Wasserkräfte auszunützen, elektrische Anlagen gab es noch nicht, also blieb der Stuttgarter Industrie nichts anderes übrig, als sich der Dampfmaschinen zu bedienen. Daß ihre Einführung so langsam vor sich ging, nimmt uns weiter nicht Wunder, wenn wir erfahren, daß 1856 im Saargebiet ein Zentner Kohlen 18 Kr., die Fracht nach Stuttgart allein aber 28 Kr., das ist 156% des Wertes kostete[1]). Daher gab es in Stuttgart 1853 auch bloß 14 Dampfmaschinen und es war für die Stuttgarter Industrie fast eine Lebensfrage wie sich dieVerkehrsverhältnisse und namentlich die Tarifsätze gestalten würden[2]). Natürlich mußten diese letzteren bedeutend herabgemindert werden, um den Bezug von Kohle für Industriezwecke zu ermöglichen, Der Kohlentarif betrug für Wagenladungen pro Tonnenkilometer[3]):

1851—1861	6,1—4,6	Pfg.
1862—1865	6,9—3,8	„
1865—1871	3,1	„
1871—1885	3,0	„
1885—1891	2,6—2,2	„
1891—1901	2,2—1,4	„
1910 betrug er	2,2	„

Diese Herabsetzung der Tarife war aber auch nur recht und billig, denn Stuttgart hat, wie überhaupt ganz Württemberg, sowieso die teuersten Kohlen des Reichs. Die meisten Kohlen, etwa 99,1%, werden aus dem Ruhr- und Saargebiet bezogen, nur etwa 0,9% stammen aus Bayern und Böhmen. Hiebei ergibt sich

[1]) Jahresbericht der Handelskammer Stuttgart 1856.

[2]) Deshalb ist auch das Vorgehen der Stuttgarter Handelskammer erklärlich, die bereits in den 60er Jahren des vergangenen Jahrhunderts den Mittelpunkt einer ganz Deutschland umfassenden Agitation für den Pfennigtarif bildete (Huber, Festschrift I. Teil S. 139).

[3]) Das Königreich Württemberg S. 98 allgem. Teil.

die überaus interessante Tatsache, daß selbst Frankreich, das auch einen ziemlichen Anteil seines Kohlengebrauchs aus dem Saarrevier deckt, billigere Kohlen hat wie Stuttgart[1]). Daß die hohen Preise, die Stuttgart für seine Kohlen zu zahlen hat, die Konkurrenzfähigkeit seiner Industrie bedeutend herabmindert, ersehen wir aus der Tatsache, daß z. B. die Stuttgarter Metallindustrie schon allein aus dem Grunde 10% teurer arbeitet als ihre rheinische Konkurrenz, weil sich für sie der Kohlenbezug um 10% verteuert[2]).

Aus diesem Grunde wie wegen des vollständigen Mangels an mineralischen Rohstoffen, kann die Stuttgarter Industrie nie Massenindustrie sein, sondern sie muß, wie schon öfters erwähnt, Spezialitäts-, Luxus- und Qualitätsindustrie sein, sonst ist es ihr unmöglich, den Vorsprung ihrer Konkurrenten in bezug auf die Billigkeit der Produktionskosten einzuholen. Durch die teuren Kohlenpreise wird es auch begreiflich, daß man in Württemberg den Kohlenverbrauch auf das Nötigste beschränkt, wenn sich auch der Verbrauch gegen früher, wo sehr viel mit Holz gefeuert wurde, bedeutend gehoben hat. Immerhin war der durchschnittliche Kohlenverbrauch einer Person in Württemberg[3]) 1910 nur 957 kg gegen 1497 kg im Reich.

Die Lage für die Stuttgarter Unternehmer wurde durch die Gründung des allgewaltigen Kohlensyndikats, das so ziemlich den ganzen Kohlenmarkt beherrscht, nicht rosiger, im Gegenteil, die Kohlenpreise sind seit jener Zeit sehr gestiegen. Die Hauptschuld daran trägt sicherlich das Kohlenkontor in Mannheim, die Rheinische Kohlenhandels- und Rheedereigesellschaft G. m. b. H. in Mühlheim-Ruhr, Zweigniederlassung Mannheim, eine der vom Kohlensyndikat geschaffenen Kohlenhandelsgesellschaften[4]). Da sich Saarkohlen für manche Zwecke nicht eignen, so

[1]) Laut Denkschrift des württ. Industrieverbandes vom I. März 1903 kostete im Winter dieses Jahres:

	in Stuttgart	in Paris
1 Zentner Koks	1,68 Mk.	1,13 Mk.
1 Zentner Nußkohlen	1,75 Mk.	0,95 Mk.
Deutsche Antracithkohlen	2,20 Mk.	1,25 Mk.

[2]) Huber, Festschrift II. Teil S. 70.

[3]) Namentlich auf dem Lande wird mit den Kohlen sehr gespart, was daraus ersichtlich ist, daß Stuttgart etwa 1/6 des gesamten württembergischen Kohlenverbrauchs konsumiert.

[4]) Nähere Ausführungen siehe bei Sauerländer a. a. O. S. 12.

sind ganze Industriezweige, so z. B. die ganze Stuttgarter Maschinenindustrie, gezwungen ihren Bedarf bei dem Kohlenkontor zu decken. Ebenso steht es mit Koks, der auch aus Kohlen hergestellt wird, die im Saarrevier nicht gefunden werden. Diese Notwendigkeit des Bezugs von Ruhrkohlen nützt natürlich das Kohlenkontor kräftig aus, indem es nicht nur den Preis vorschreibt sondern auch die geringeren Qualitäten nach dem Süden sendet und die besten der rheinischen Industrie zugute kommen läßt [1]). Die Stuttgarter Unternehmer konnten sich dem Syndikat nur dadurch entziehen, daß sie sich zu Gegenorganisationen aufrafften und durch Gründung von Kohlengenossenschaften und Großeinkauf bei außersyndikatlichen Zechen das Syndikat mürbe zu machen versuchten. Auf diese Weise entstand der Cannstatter Kohlenkonsumverein und die Feuerbacher Kohlenvereinigung [2]). Die neueste Schöpfung auf diesem Gebiet ist der 1912 gegründete Industriekohlenverein. Ihm gehören an: verschiedene Stadtgemeinden z. B. Stuttgart, Heilbronn, Reutlingen usw. ferner der Verband württembergischer Industrieller, die Kohlenkonsumvereine Cannstatt, Göppingen, Ravensburg, Reutlingen, die schwäb. Gipsverkaufstelle G. m. b. H., der Württ. Brauereiverband usw. (Aus der Zeitschrift Württ. Industrie Jahrgang 1914 Seite 161 ff.).

Die Lage wurde immer erst recht mißlich, wenn günstige Konjunkturen auf dem deutschen Wirtschaftsmarkte herrschten. Dann standen sämtliche Handelskammerberichte voller Klagen über Kohlenmangel in der Industrie. Oft wurden Bestellungen gar nicht oder sehr verspätet ausgeführt. Das war schon in den 70er Jahren der Fall und wiederholte sich seitdem verschiedene Male wieder. Am verhängnisvollsten war dies in den Monaten des

[1]) Sauerländer a. a. O. S. 13 ff.

[2]) Sauerländer a. a. O. S. 16. Vorbildlich bezeichnet Sauerländer hier auch das Vorgehen des Verbandes Süd-Westdeutscher Industrieller, der auf seiner Generalversammlung von 1908 den Beschluß faßte in der Kohlenfrage zur Selbsthilfe überzugehen und nunmehr den gemeinsamen Kohlenbezug seiner Mitglieder in die Hand zu nehmen: wie in vielen anderen Orten schloß der Verband mit den Firmen Hugo Daniels G. m. b. H. Stuttgart und M. Strohmayer, Lagerhausgesellschaft Cannstatt, zwei der leistungsfähigsten außersyndikatlichen Kohlenfirmen Verträge ab und verschaffen dadurch seinen Mitgliedern die Gelegenheit Kohlen nach ihrem wirklichen Werte zu kaufen, da die Firmen vertragsmäßig für Wärmeeinheiten und Aschengehalt garantieren.

flottesten Geschäftsganges vor der großen Depression von 1907, wo der allgemeinen Wirtschaftskrise in Stuttgart beinahe noch eine Kohlenkrise vorausgegangen wäre. In ganz Deutschland brachte die Blüte der Industrie einen gesteigerten Kohlenverbrauch, namentlich in den Hütten- und Eisenwerken des Montanbezirks selbst, mit sich. Das Kohlenkontor, das für 1907 eine Million Mehrbestellungen hatte, war mit der Lieferung nach Stuttgart noch bedeutend im Rückstand und erst im Juni kam die Lieferung dem Bedarf einigermaßen gleich. Dazu kam noch das allgemeine Steigen der Kohlenpreise, das das Syndikat durch Ausfuhr inländischer Kohle zu billigen Preisen noch vermehrte und den Kohlenmangel sowie die Notwendigkeit zur Einfuhr fremder Kohle dadurch steigerte. Ferner half die ebenfalls durch die Hochkonjunktur hervorgerufene Güterwagenknappheit und der durch den trockenen Sommer hervorgerufene niedere Rheinpegelstand, der die Benützung großer Kohlenschiffe illusorisch machte, die Kalamität noch vergrößern. Die Stuttgarter Handelskammer wollte durch Bereitstellung von Eisenbahnwagen die Not beseitigen, aber normale Umstände traten erst wieder ein, als die Krisis den anormalen Kohlenverbrauch wieder herabgemindert hatte.

Trotz aller dieser Mißstände, die sicher sehr groß sind und der Stuttgarter Industrie den größten Schaden bereiteten, ist diese doch ganz auf die Kohlen angewiesen und es ist ein gutes Zeichen, daß sich der Kohlenbedarf, trotz dieser ungünstigen Verhältnisse, von Jahr zu Jahr gehoben hat. 1863/64 benötigte Stuttgart in seinem damaligen Gebietsumfang bloß 34 350 t, 1910 dagegen 431 669 t. Das ist ein Wachstum des Kohlenbezugs um 1156 %. Natürlich war die Zunahme nicht in jedem Jahre gleich groß, sondern hing von den jeweiligen industriellen Verhältnissen ab.

1863—1873	betrug	sie	53 705 t	= 156,3 %
1873—1883	„	„	35 696 t	= 40,5 %
1883—1893	„	„	69 222 t	= 55,9%
1893—1903	„	„	144 403 t	= 74,8 %
1903—1910	„	„	94 293 t	= 27,9 % [1]).

Die Kohlenzufuhr überhaupt namentlich aber die Zufuhr zu den einzelnen Bahnhöfen, gibt ein getreues Spiegelbild von der Industrialisierung Stuttgarts. Bis in die zweite Hälfte der

[1]) Grosse a. a. O. S. 75.

90er Jahre hatte von den beiden Stuttgarter Bahnhöfen der Hauptbahnhof weitaus die größere Zufuhr, ein Beweis dafür, daß bis zu dieser Zeit ein großer Teil der Stuttgarter Fabriken im Bereich der dem Hauptbahnhof nächstgelegenen Gebiete, also noch im Stadtinnern, sich befand. Wandlung trat erst durch die Eröffnung des Nordbahnhofs am 1. November 1895 ein, der bereits 1896 beinahe die Hälfte der sonst nach dem Hauptbahnhof geleiteten Kohlen an sich zog. Das war der deutlichste Beweis, daß die Industrie allmählich aus der Altstadt ausgewandert ist und sich mehr und mehr in der Gegend des Nordbahnhofs angesiedelt hatte. Diese Tatsache wird auch dadurch nicht geändert, daß der Westbahnhof den Kohlenverkehr des Hauptbahnhofs seit seiner 1888 erfolgten Eröffnung um das 7 fache überflügelt und sich die Kohlenzufuhr in den 20 Jahren von 1890—1910 verzwölffacht hat. Denn erstens wurden vom Westbahnhof aus mehr die Wohngebiete, nicht Fabrikgebiete Stuttgarts, mit Kohlen versorgt und zweitens lenkte der Nordbahnhof gleich bei seiner Eröffnung einen solch beträchtlichen Teil der gesamten Stuttgarter Kohlenzufuhr auf sich, daß sich sein Verkehr in Steinkohlen bis heute nur etwa um das doppelte vergrößerte. Die Bedeutung dieses Bahnhofs für den Stuttgarter Kohlenverkehr und die Gruppierung der Stuttgarter Industrie innerhalb der Stadt selbst ist augenfällig in den Tatsachen zu erblicken, daß der Kohlenverkehr des Nordbahnhofs beinahe ¾ des gesamten Stuttgarter (ausschließlich der Vororte) Kohlenverkehrs und etwa das 3 fache der Kohlenzufuhr des Westbahnhofs ausmachte.

Der Kohlenverkehr des Cannstatter Bahnhofs nahm bis 1907 sehr rasch zu. Von da ab sank er aber ebensoschnell wieder, was auf die Entwicklung der Stadt zurückzuführen ist, bei der ähnlich wie bei Stuttgart die Fabriken an die Peripherie und in die Vororte ziehen, so daß die Hauptkohlenzufuhr jetzt über den Bahnhof Untertürkheim geht, der von 1905/1908 seine Kohlenzufuhr beinahe verdreifacht hat.

Auf Stuttgart-Hauptbahnhof ist der Kohlenverkehr fast gänzlich ausgeschaltet worden. Obwohl sich die Einwohnerzahl in der Stuttgarter Altstadt selbst nicht unbeträchtlich vermehrt hat, sank der Kohlenverkehr von 1863—1910 auf den dritten Teil herab, und was heute auf dem Hauptbahnhof noch ankommt, dient in seiner Hauptsache den Zwecken der Eisenbahnverwaltung

selbst. Folgende Tabelle zeigt deutlich das Tempo der Industrialisierung Stuttgarts in den einzelnen Jahren, wenn auch die Zeitabschnitte zu groß sind, um die einzelnen Krisenjahre erkennen zu lassen.

Zunahme des Kohlenverkehrs [1]):

von 1863 auf	1865	1873	1883	1893	1903	1910
Absolut in t.	10 542	53 705	89 401	158 623	303 026	397 319
In %	30,7	156,3	260,2	461,7	881,9	1156,3.

Analog der Entwicklung des Kohlenverbrauches geht die des Rohstoffbezugs vor sich. Auch hier eine enorme Steigerung des Verbrauchs, wie die Statistik des Güterverkehrs zur Genüge beweist, andererseits ebenfalls Bezugsschwierigkeit und Kampf gegen die Syndikate.

In der Hauptsache kommt für Stuttgart Eisen in Betracht, das gewöhnlich aus dem Saargebiet bezogen wird, weniger aus den rheinisch-westfälischen Eisengruben, die nur in Frage kommen, wenn der günstige Wasserstand des Rheins eine billige Verschiffung ermöglicht. Ueberhaupt greift die Stuttgarter Industrie nur dann zur rheinisch-westfälischen Produktionsquelle, wenn z. B. die Saareisenwerke die Lieferzeit nicht mehr einhalten können, wie dies zu Zeiten der Hochkonjunktur (1907) eingetreten ist.

Ungünstig wirken auch hier die Syndikatsverhältnisse. Durch seine gute Organisation ist das Eisen- wie das Kohlensyndikat in der Lage, die Preise vorzuschreiben und sie auf beliebiger Höhe zu halten. Diese Preispolitik zeigte sich in ihrem grellsten Lichte wiederum bei der Krise von 1907, wo die Rohstoffkartelle die Preise so weit in die Höhe trieben, daß es sich für viele Stuttgarter Fabriken kaum mehr lohnte ihren Betrieb weiter zu führen. Diese Politik wurde auch noch fortgesetzt, nachdem die Verkaufspreise schon längst beträchtlich gesunken waren. 1907 erließ das Roheisensyndikat eine Preisermäßigung von 5 Mk. per Tonne, nur die sowieso hart kämpfende süddeutsche Industrie mußte die alten Preise weiter bezahlen [2]). 1908 noch hatte der Stahlwerksverband die Zoneneinteilung für Doppel T und U Eisen über 80 mm Höhe sowie für Zoreseisen beibehalten, wodurch sich der Preis der Eisenträger für die süddeutsche Industrie um 3 Mk. höher stellte als selbst für die ausländische Konkurrenz. Ebenso

[1]) Grosse, a. a. O. S. 75.
[2]) Sauerländer, a. a. O. S. 65.

verhält es sich mit den Schutzzöllen [1]), die das Reich auf Roheisen und Halbzeugfabrikate gelegt hat. Diese wirken schon lange nicht mehr als Schutzzoll sondern „als Besteuerung für die Industrie und als Bereicherungsmittel für die syndizierten Werke“[2]).

Bei der Besprechung der industriepolitischen Lage Stuttgarts dürfen wir auch nicht seine Armut an mechanischen Naturkräften vergessen. Stuttgart liegt so weit entfernt vom Neckar, daß seine Industrie erst aus Stuttgart hinaus, in die Vororte, ziehen mußte, um zum Neckar zu gelangen und dessen Wasserkraft ausnützen zu können. Bis in die 80er Jahre hinein war die Dampfmaschine das einzige Hilfsmittel der Stuttgarter Großindustrie. Da die Ansiedlung von Fabriken in den Außenbezirken Stuttgarts nur langsam vor sich ging und Maschinen eben für den Großbetrieb unumgänglich notwendig sind, so war die Beschaffung von Kraftmaschinen zunächst eine Lebensfrage. Denn diese haben größere Intensität, arbeiten pünktlicher und gleichmäßiger als Menschenhände und haben überdies den Vorteil, daß ihre Betriebskosten bei wachsender Größe relativ abnehmen. Die Dampfkraft hat in vorelektrischer Zeit den Stuttgarter Großbetrieb geschaffen. Die Fabrik brauchte sich durch ihre Anwendung nicht mehr an den Ort festzulegen, wo sie die mechanische Kraft, wie z. B. die Wasserkraft, fand, sondern sie konnte sich dort ansiedeln, wo die Absatzverhältnisse für sie die günstigsten sind. Die Maschinenfrage war für Stuttgart zunächst eine Kohlenfrage. Sobald diese einigermaßen geregelt war und die Kohlen einen billigeren Preis und günstigere Transporttarife hatten, wuchs die Zahl der Dampfmaschinen rasch. Die erste wurde 1841 erstellt. 1853 waren es bereits 14 mit 80—90 HP, und 1857 hatten schon 27 Fabriken 35 Dampfkessel mit 172 HP eingerichtet. Der Stuttgarter Handelskammerbericht von diesem Jahre schreibt darüber:

[1]) Vgl. hierzu die Handelskammerberichte nach den Steuer- und Reichsfinanzreformen von 1906 und 1909, ferner die Denkschrift des württembergischen Industrieverbands „Zur Lage der württembergischen Industrie“ (1909).

[2]) Diese Worte wurden, wie der Handelskammerbericht Stuttgart von 1907 besagt, in einer Denkschrift der Roheisen- und Halbzeugverbraucher (Meggen in Westf.) offen ausgesprochen. Hierin wird von der Industrie selbst in eindringlicher Weise der Nachweis geführt, welche ungeheure Besteuerung des inländischen Konsums die genannten Schutzzölle durch die Wirksamkeit der Roheisen- und Halbzeugssyndikate hervorgerufen haben.

„Nimmt man zu dem rapiden Anwachsen der Dampfkraft auch die große Menge der aus dem Neckar gewonnenen Wasserkräfte hinzu, so zeigt sich die deutliche Bestätigung der Tatsache, daß die Stuttgarter Industrie in den ersten Jahren der zweiten Hälfte des Jahrhunderts einen größeren Aufschwung nahm wie in den letzten 30 Jahren zusammen."

1868 gibt es bereits 117 Dampfmaschinen mit 761 HP, 1886 204 Dampfmaschinen und 106 Gasmotore. 1883 trat aber schon ein Umschwung in der Kraftverwendung der Industrie ein. Die elektrische Kraftübertragung, die Kraftverteilung und die Fernleitung auf größere Strecken machten dem Dampfbetrieb empfindlich Konkurrenz, da der elektrische Betrieb gänzlich ohne Kessel und Feuerung, sowie auch sparsamer und ungefährlicher arbeitet. Durch die zunehmende Beliebtheit der Anwendung des elektrischen Stromes in industriellen Betrieben entstanden im Laufe der Jahre am Neckar entlang eine ziemliche Zahl Elektrizitätswerke, die, die Wasserkraft des Flusses ausnützend, Starkstrom erzeugen und diesen über das ganze Neckartal und noch weiterhin verteilen. Solche Werke befinden sich, neben den bereits genannten Stuttgarter Werken, in Altbach-Zell, Lauffen a. N. usw. Trotzdem ist die Anwendung der Dampfkraft im Stuttgarter Bezirk nicht zurückgegangen, im Gegenteil, sie hat sich sogar beträchtlich vermehrt. Nach dem Bericht der Dampfkesselrevisoren von 1905 gab es im Oberamt Stuttgart Stadt und Amt zusammen 422 Dampfkessel. Und zwar verteilen sie sich auf folgende Industriezweige: 43 in der Maschinenindustrie, 10 in der Metallverarbeitung, 32 in der Textilindustrie, 14 in der Industrie der Steine und Erden, 31 in der Fabrikation chemischer Präparate, 45 in der Nahrungsmittelindustrie, 23 in der Industrie der Holz- und Schnitzstoffe, 3 in der Papier- und 6 in der Lederindustrie [1]).

Die Vorzüge der Maschinenarbeit sind um so größer, je mehr Arbeiter sie erspart. Natürlich muß auch der Absatz ein ziemlich konstanter sein, damit die Kapitalanlage sich rentiert. Daher ist

[1]) 1905 hatten die meisten Dampfkessel folgende Stuttgarter Fabriken: Bleicherei, Färberei- und Appreturanstalt Stuttgart-Uhingen 12, Deutsche Verlagsanstalt mit ihren Filialen 12, Zuckerfabrik Münster 14, W. Bengers Söhne 6, Vereinigte Trikotfabriken Vaihingen 8, die Leichtsche Brauerei in Vaihingen 7, die Württembergisch-Hohenzollersche Brauereigesellschaft Stuttgart-Hechingen 7, Hauff & Co. Feuerbach 8, Siegle & Co. Stuttgart-Feuerbach 7, Daimler Motorengesellschaft 6, G. Kuhn G. m. b. H. Berg 9.

die Maschinenarbeit vorherrschend in Textil-, Möbel- und Metallwarenfabriken, nicht aber in der Luxusindustrie. Natürlich kommt es auch ganz auf die Größe der Betriebe an. Bei einem Kleinbetrieb wird die Anlage eines Motors weniger rentabel sein als bei einem Mittel- oder Großbetrieb. In kleineren Betrieben ist der Benzin- oder Petroleummotor sehr beliebt, die größeren Werke ziehen Dampf oder Elektrizität vor.

Von gleicher Wichtigkeit wie die Kraftmaschine selbst ist die Arbeitsmaschine, die sie treiben soll. Denn erst dadurch bekommt die motorische Kraft ihre Bedeutung.

1895 waren in Stuttgart:

5 Wassermotore mit 56 HP.
157 Dampfmaschinen mit 3 665 HP.
11 Petroleummotore mit 3 665 HP.
11 Petroleummotore mit 40 HP.
12 Benzin- und Aethermotore mit 26 HP. sowie
10 Elektromotore.

1907 gab es in Stuttgart:

14 Betriebe mit 1 721 HP. Wasserkraft.
197 Betriebe mit 20 546 PS. Dampfkraft.
1 090 Betriebe mit 8 543,4 Kilowatt Elektrizität.

Im ganzen hatte Stuttgart 1907 24 393 HP. Verbrauch.

Im Vergleich zu andern großen Industriestädten des Reichs steht Stuttgart, was die Zahl der Motore anbelangt, günstig da, weniger günstig was die Zahl der Pferdekräfte anbelangt, was infolge der fast fehlenden Wasserkraft und den relativ kleinen Betrieben erklärlich ist.

Berlin hatte	7032	Motore	mit	86 493	PS.
Hamburg hatte	2677	„	„	73 911	„
Köln hatte	1968	„	„	47 274	„
Leipzig hatte	1748	„	„	61 779	„
Dresden hatte	1689	„	„	46 527	„
Stuttgart hatte	1399	„	„	24 393	„
München hatte	1278	„	„	45 349	„
Frankfurt hatte	1339	„	„	43 177	„
Breslau hatte	953	„	„	35 559	„ [1]

Diese Zahlen zeigen deutlich, daß sich in Stuttgart den bisher erwähnten wissenschaftlichen Standortstheorien zum Trotz eine

[1] Juckenburg, a. a. O. S. 185.

recht ansehnliche Industrie entwickelt hat. Freilich merkt man dieser Industrie den Standort sehr wohl an. Sie ist keine Industrie, wie wir sie an jedem beliebigen Ort Deutschlands wiederfinden, sondern jede Fabrik ist ein Spezialbetrieb für sich, der durch seine der industriepolitischen Lage angepaßten Organisation und Fabrikationsweise hereinzuholen weiß, was die Ungunst des Standorts an ihm gesündigt hat [1]).

Alfred Weber [2]) findet für diese Art der Standortsbildung eine treffende Erklärung und bezeichnet sie als „die Folge der Arbeitskraftbehandlung in dem historisch gegebenen Wirtschaftssystem."

Er sagt, der Standort ist nicht nur bestimmt durch den „Kosmos von Konsumplätzen und Materiallagern", durch die Transportverhältnisse und die Agglomerationen, die auf der Basis der Transportorientierung aufgebaut sind, sondern auch durch die lokale Gruppierung der Wirtschaftskräfte. Wenn nun Weber erklärt, diese Gruppierung bedeute „den halben lokalen Aufbau unseres gegenwärtigen Gesellschaftskörpers", so ist hierin deutlich der Hauptgrund für Stuttgarts Industrialisierung und die Bedeutung der Bevölkerung als industrialisierender Faktor [3]) festgelegt.

Sechstes Kapitel.

Der Verkehr, ein wesentlicher Faktor für Stuttgarts Industrialisierung.

Wenn irgendwo der Bau einer Eisenbahn geplant ist, so ist immer die erste Frage, aus welchem Grund soll sie gebaut werden. In industriepolitischer Hinsicht gibt es nur zwei Möglichkeiten. Ent-

[1]) Beispielsweise sei hier angeführt, daß $^1/_{10}$ der württembergischen Arbeiter, etwa 25 000 in der Feinmechanik und Präzisionsindustrie, also lauter Spezialbetrieben beschäftigt sind. „Davon entfallen auf Zünderfabrikation 5500, auf Uhren 4 800, Autos und Motorräder 3 500, Werkzeuge und Werkzeugmaschinen 3 200 Arbeiter." Von diesen entfallen wiederum die meisten, mit Ausnahme der in den Uhrenfabriken Beschäftigten in den Stuttgarter Industriebezirk. („Württembergicshe Industrie" 1912. S. 187).

[2]) Alfred Weber, Ueber den Standort der Industrien S. 212—213.

[3]) Näheres hierüber siehe im 9. Kapitel.

weder die Eisenbahn soll eine Industrie erst schaffen, oder sie soll einer bereits bestehenden Industrie zu größerer Blüte verhelfen. In Stuttgart war sowohl das eine wie das andere nötig. Die bereits bestehenden Industrien brauchten notwendig billige Verkehrswege, um ihre Produkte absetzen zu können, und die Fabriken, die in jeder Zeit gegründet wurden, bedurften ebenso dringend billigerer Kohle und Rohmaterialien, um überhaupt existenzfähig zu sein.

Tatsache ist, daß in Stuttgart der Großbetrieb erst durch die Erbauung der Eisenbahnen hervorgerufen wurde und immer mehr zugenommen hat, je dichter das Bahnnetz und je enger der Anschluß an den Weltverkehr sich gestaltete. Vor 1850 mußte es natürlich noch viel mehr als heute Grundsatz der Stuttgarter Industrie sein, nur hochwertige und kostbare Fabrikate herzustellen, denn alle gewöhnlicheren Erzeugnisse, sie brauchten nicht mal erst Massenprodukte zu sein, konnten unmöglich die teuren Transport- und Frachtspesen ertragen. Daher finden wir bis weit hinein in die 60er und 70er Jahre in Stuttgart vornehmlich Klein- und Mittelbetriebe, die die nähere Umgebung Stuttgarts mit ihren Erzeugnissen versorgten, und im großen und ganzen von unerwünschter außerwürttembergischer Konkurenz verschont blieben.

Da entstand in der Eisenbahn der eigentliche Urheber des Großbetriebs. Ja die Eisenbahn ist sogar noch mehr, sie ist auch eine wesentliche Stütze des Großbetriebs [1]). Das Wort „Produzieren heißt bewegen" hat sich beim Bau der Eisenbahnen am besten bewahrheitet. Stütze des Großbetriebs sind die Eisenbahnen oder können es wenigstens sein durch ihre Tarifsätze, die dem Großbetrieb bedeutend mehr Vorteile bieten als dem Kleinbetrieb, da dieselben sehr abgestuft sind und zweierlei Größenklassen [2]) enthalten: der Tarif für große Lasten d. h. von ganzen Wagenladungen, er beträgt zurzeit 6,7—5 Pfg. pro Tonnenkilometer und der Tarif für Stückgut 11—8 Pfg. pro Tonnenkilometer. Die Tarife sind der Lage der Industrie angepaßt und für verschiedene Pro-

---

[1]) Mülberger a. a. O. S. 3.

[2]) Im ganzen unterscheidet man: Eilstückgut, Eilwagenladungen, Stückgut, Wagenladungsklasse A (5000 kg), Wagenladungsklasse A² (10 000 kg), Spezialtarif I namentlich für Fabrikate, Spezialtarif II für Halbfabrikate, Spezialtarif III für Rohprodukte, sowie eine ganze Menge Spezial- und Ausnahmetarife für bestimmte Waren.

dukte verschieden. Außerdem bestehen noch besondere Spezial- und Ausnahmetarife, die sich zwischen 5,5 und 1,4 Pfg. pro Tonnenkilometer bewegen. Die Sätze sind um so niedriger, je größer die zu befördernden Lasten sind, so daß der Großbetrieb mit seinen Massenlieferungen weit billiger arbeiten kann als der Kleinbetrieb mit seinen teuren Stückgutsätzen.

Da man den Wert der neuen Verkehrsmittel zunächst nur indirekt fühlen, nicht aber statistisch erfassen konnte, dauerte es bei dem konservativen Sinn der Schwaben lange, bis das Eis gebrochen war, und erst im Januar 1843 kam die erste Eisenbahnvorlage in die württembergische Kammer. In dreizehn Sitzungen wurde endlich beschlossen, den sofortigen Bau von Eisenbahnen zu beginnen [1]). Viele Bedenken wurden geäußert, da keine Anschlußlinien nach den Nachbarstaaten vorhanden waren und der innerwürttembergische Eisenbahnbetrieb für einen Luxus gehalten wurde. Auch befürchteten viele eine Steigerung der Holzpreise und erhebliche Steuererhöhung. Immerhin wurde der Bahnbau beschlossen. In der ersten Bauperiode von 1843—55 wurde Stuttgart mit Heilbronn und Friedrichshafen durch die große Stammbahn verbunden. 1845 wurde die Strecke Cannstatt-Untertürkheim eröffnet, und da der Tunnel zwischen Cannstatt und Stuttgart noch nicht fertig war, die Strecke Cannstatt-Stuttgart durch eine Omnibusverbindung aufrecht erhalten. 1846 war die Strecke Stuttgart-Eßlingen und Stuttgart-Ludwigsburg, 1850 die ganze Linie Heilbronn-Friedrichshafen fertig und bereits ein Staatsvertrag mit Bayern und Baden zwecks Anschlußverbindungen in Bruchsal und Ulm geschlossen [2]).

Im Volk, das dem Bahnbau im Anfang sehr skeptisch gegenüber gestanden hatte, hatte sich ein gewaltiger Umschwung vollzogen. Es sah, wie sich allenthalben in der Nähe der Bahn Handel und Gewerbe ansiedelten und zu blühen begannen, und hatte dadurch die Vorteile der Eisenbahn erkannt. Deshalb wurde in der zweiten Bauperiode von 1855—65 überall im ganzen Lande der Ruf nach Bahnen laut. Aber man hätte beim Bahnbau nicht allzu rasch vorgehen dürfen. Württemberg war noch fast ganz agrarisch. Die kleine Industrie, die vorhanden war, konzentrierte sich um Stuttgart und die umliegenden Städte Eßlingen, Göppingen,

[1]) Mülberger a. a. O. S. 70.
[2]) Mülberger a. a. O. S. 3.

Heilbronn und Reutlingen. Neue Bahnen waren daher in erster Linie finanzpolitisch gewagt, und auch als industrieförderndes Element wären sie auch dann bloß wirksam gewesen, wenn die übrigen Grundlagen für das Gedeihen einer Industrie vorhanden gewesen wären, was aber keineswegs der Fall war.

Trotzdem wurden die Bahnen ausgeführt. Für Stuttgart die wichtigsten sind die Linien Stuttgart-Rottenburg und Cannstatt-Nördlingen. Die Verkehrsdichtigkeit, namentlich auch im Güterverkehr, hob sich gewaltig. Die Rentabilität war für württembergische Verhältnisse gut, sie betrug durchschnittlich etwas über 4%, 1864 sogar 4,3%.

Seit 1865 machte sich aber entschieden eine Abwärtsbewegung in der Rentabilitästabelle der württembergischen Bahnen geltend. Die nächste Bauperiode brachte für Stuttgart nur die Schwarzwaldbahn nach Calw, um so mehr gab man aber dem Willen des Volkes nach und errichtete im ganzen Ländchen mehr oder minder zweckmäßige Kleinbahnen. Die Kammer gab zu allem ihre Zustimmung ohne die Verantwortung für die wirtschaftiche Notwendigkeit übernehmen zu können, denn die meisten Neubauten waren verfrüht und daher Luxus. Das württembergische Bahnnetz vermehrte sich von 1855, wo es 555 km betrug, bis 1873 auf 1124 km, andererseits war die Kehrseite der Medaille, daß die Eisenbahnrente 1873/74 nur noch 3,3% betrug.

Für den Handel und Verkehr Stuttgarts war diese Bahnpolitik äußerst günstig, denn auf diese Weise wurde dem Volk Gelegenheit gegeben, rasch in die Landeshauptstadt zu gelangen. In erster Linie war es der Nachbarverkehr Stuttgarts, der damals infolge der rasch zunehmenden Industrialisierung schon ganz schöne Dimensionen angenommen hatte. 1867 hatte Stuttgart 70 000 Einwohner. In diesem Jahr verkehrten auf der Strecke:

Stuttgart—Ludwigsburg	840 450	Pers.	pro Meile,
Stuttgart—Cannstatt	8 727 305	„	auf d. halb. Meile
Cannstatt—Waiblingen	335 503	„	pro Meile,
Stuttgart—Eßlingen	10 743 123	„	„ „
Feuerbach—Stuttgart—Cannstatt	12 836 666	„	„ „

Zum Unterschied möchten wir hier die betreffenden Zahlen für einige andere Bahnen anführen, die auch teilweise in Industriezentren liegen:

Metzingen—Reutlingen—Betzingen	210 576	Pers.	pro	Meile
Nordheim—Heilbronn—Weinsberg	162 458	„	„	„
Kirchentellinsfurt—Tübingen—Kilchberg	150 617	„	„	„

Natürlich war der Verkehr nach Stuttgart viel größer als der von Stuttgart weg. Die bedeutendsten Strecken im Nahverkehr waren schon damals die nach Feuerbach, Zuffenhausen, Cannstatt und Eßlingen. Die Strecke Stuttgart-Bretten hatte den größten Transit-, die Strecke Stuttgart-Cannstatt den stärksten Nahverkehr. Der Hauptpersonenverkehr war auf der Strecke Stuttgart-Karlsruhe und Stuttgart-Heilbronn. Auch der Güterverkehr, sowohl der Binnen- wie der Transitverkehr, nimmt Richtung Stuttgart immer mehr zu, wie der vice versa abnimmt.

Die Kammer genehmigte immer weitere Bahnen, natürlich lauter Lokalbahnen [1]), denn die Strecken, die einen irgendwie wirtschaftlichen Wert hatten, waren ja alle gebaut. Man wollte eben das ganze Schwabenland wirtschaftlich erschließen und eine Industrie künstlich erzeugen. Leider waren aber alle Bemühungen vergebens. Die wirtschaftlichen Zustände blieben in den meisten Teilen Württembergs, wenigstens was die Industrialisierung anbelangt, ziemlich stationär, und nur Stuttgart heimste die Früchte all der Bahnen ein, die diese dem ganzen Lande bringen sollten. Stuttgart wurde noch mehr als früher der Zentralpunkt des ganzen Landes [2]). Hier siedelte sich die Industrie an und breitete sich entlang der Bahnen, das ganze Neckartal hinauf und hinab aus. Außerdem hat die Lokalbahnpolitik der

[1]) Jacob schreibt a. a. O. S. 119 u. a.: So wurde 1884 die Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch und im Mai 1888 deren Fortsetzung nach Hohenheim eröffnet. Alle beide sind Schmalspurbahnen mit 1 m Spurweite und wurden ohne staatliche Beihilfe erstellt.

[2]) Aus Mülberger a. a. O. S. 133 ff. entnehmen wir: Die Folge war, daß der Stuttgarter Hauptbahnhof eine ganz enorme Verkehrssteigerung aufzuweisen hatte. Der seit dem Umbau von 1862/69 nicht wesentlich veränderte Stuttgarter Hauptbahnhof erfuhr zwischen 1869/89 eine Steigerung des Personenverkehrs um 75 %, des Güterverkehrs um 230 % und die Zahl der täglich verkehrenden Züge stieg um 150 %. Zur Entlastung des Hauptbahnhofs wurden nun verschiedene Umgehungsbahnprojekte ausgearbeitet, die den Transitgüterverkehr und auch einen Teil des Lokalgüterverkehrs vom Hauptbahnhof abwenden sollten. Das Ergebnis dieser Pläne ist die Umgehungsbahn Untertürkheim-Kornwestheim, die auch dem Bahnhof Cannstatt Erleichterung brachte. Der Güterverkehr des Hauptbahnhofs wurde durch die Anlage des Nord- und Westbahnhofs und durch die Verlegung und Vergrößerung des Stuttgarter Güterbahnhofs vorteilhaft verteilt.

württembergischen Eisenbahnverwaltung noch den großen Nachteil für das Land und andererseits den großen Vorteil für Stuttgart, daß infolge der namentlich seit 1887 mit Begeisterung gebauten Nebenbahnen, die noch im Ueberfluß oft schmalspurig sind, ein großer Teil der ländlichen Bevölkerung nicht mehr in die Oberamtsstadt reist, um seine Einkäufe zu besorgen und so den provinzialen Handel zu unterstützen, sondern direkt nach Stuttgart fährt, wo ihm eine größere Auswahl an Waren bei oft billigeren Preisen zur Verfügung steht. Die Folge ist die unzweifelhafte Hegemonie Stuttgarts im württembergischen Handel und der Industrie; und auf dem Lande, von den übrigen württembergischen Industriezentren abgesehen, das Vorhandensein nur kleiner Industrien, die schon da waren, ehe die Eisenbahn ihnen die größere Existenzmöglichkeit bringen sollte, sowie ein kaum erwähnenswerter Kleinhandel mit solchen Artikeln, die eine kleinbürgerliche und bäuerliche Bevölkerung benötigt.

Der Einfluß der Eisenbahnen auf die Industrie dokumentiert sich am besten in der Statistik des Arbeiter- und Güterverkehrs.

Mit dem Arbeiterverkehr hängen eine Menge bevölkerungs- und industriepolitischer Fragen zusammen, die wir in späteren Kapiteln näher kennen lernen werden. Hier möchten wir nur den tatsächlichen Verkehr mit Arbeiterwochen- und Rückfahrkarten schildern. Obwohl Stuttgart, je nachdem man die Vororte einbezieht, nur etwa $^1/_{12}$—$^1/_8$ der Landesbevölkerung in sich schließt, konzentriert sich dort nicht weniger als $^1/_4$—$^1/_5$ des gesamten Kassenverkehrs der Staatseisenbahnen [1]). Das liegt in erster Linie daran, daß Stuttgart die natürliche Verkehrszentrale Württembergs geworden ist, andererseits daß es mit seinen Vororten auch die größte Arbeitszentrale des Landes darstellt. Von den 55 134 Personen, die sich am 1. Dezember 1900 als nicht an ihrem Wohnsitz arbeitend angaben, hatten 8665, also $^1/_7$—$^1/_8$, Stuttgart als Arbeitsort gemeldet [2]). Die Arbeiterfahrkarten wurden erstmals 1885 als Arbeiterwochenfahrkarten zum Tarif von 60 Pfg. bis zu 5 km eingeführt. Seit 1897 gibt es auch Arbeiterrückfahrkarten mit der Grundtaxe von 1 Pfg. pro Kilometer. Interessant ist hier wie bei der Entwicklung des Kohlenverkehrs, daß die Zahl er ankommenden wie der abfahrenden Arbeiter auf den

[1]) Das Königreich Württemberg allgem. Teil S. 100.
[2]) Das Königreich Württemberg, allgem. Teil S. 100.

Stuttgarter Bahnhöfen, namentlich aber auf Stuttgart-Hauptbahnhof und Bahnhof-Cannstatt stetig abnimmt, dagegen in den Vororten immer mehr steigt. Der Verkehr mit Arbeiterfahrkarten erreichte in den letzten Jahren auf den Stuttgarter Bahnhöfen folgende Größe [1]):

Arbeiterrückfahrkarten.

	1910	1905	1900
Stuttgart-Hauptbahnhof	51 877	100 094	111 178
Stuttgart-Westbahnhof	32 303	12 674	—
Stuttgart-Nordbahnhof	—	—	16
Cannstatt	13 743	36 990	—

Arbeiterwochenkarten.

	1910	1905	1900
Stuttgart-Hauptbahnhof	1 475 574	2 120 136	1 739 352
Stuttgart-Westbahnhof	229 938	249 648	178 734
Stuttgart-Nordbahnhof	42 164	58 980	5 856
Cannstatt	626 838	898 248	—

Andererseits wuchs der Personenverkehr in der Epoche 1882—1907 in:

Zuffenhausen von 0,12 auf 1,69 Millionen Personen, also um das Vierzehnfache.

Feuerbach von 0,15 auf 1,96 Millionen, also um das 13fache.

Obertürkheim von 0,12 auf 1,11 Millionen, also um das 9fache.

Der Verkehr Stuttgart-Untertürkheim hat sich in derselben Zeit von 3,7 auf 19,3 Millionen Personen, also um mehr als das 5fache gehoben [2]).

Wenn die Zahl der Arbeiterfahrkarten auf den eigentlichen Stuttgarter Bahnhöfen im Abnehmen begriffen ist, so ist dies erstens eine Folge der Entindustrialisierung der Altstadt, zweitens aber auch durch das in Stuttgart sehr gut ausgebildete, und auch von der Stadtgemeinde sehr geförderte Straßenbahnwesen bewirkt.

1868 wurde die erste Straßenbahn als Pferdebahn gegründet. 1886 erfolgte die Gründung einer zweiten Pferdebahngesellschaft, beide Gesellschaften vereinigten sich 1888. 1884 wurde, wie schon erwähnt, die Zahnradbahn nach Degerloch und den Fildern erbaut, und so die namentlich als Sitz vieler Heimarbeiter bekannten

[1]) Nach den Verwaltungsberichten der kg. württembergischen Staatseisenbahnen.

[2]) Huber, Festschrift II. Teil S. 62.

Filderorte der Stuttgarter Industrie näher gebracht. Seit 1894 wurde die Stuttgarter Straßenbahn elektrisch betrieben und hat sich seitdem ganz außerordentlich erweitert. Dies geschah namentlich durch die Einführung von sehr großen Vorortslinien, die die sowieso sehr belasteten Bahnstrecken in der Umgebung Stuttgarts entlasten und deshalb als Beförderungsmittel der Arbeiter sehr zur Förderung der Industrie wesentlich beitragen. 1905 betrug die Länge der Stuttgarter Straßenbahnlinien 42,3 km und die Zahl der beförderten Personen 24 451 000. 1913 betrug die Länge 111,8 km und die Zahl der beförderten Personen war auf 53 981 200 gestiegen, von denen 5 140 700 auf den Vorortslinien befördert wurden. Die Erweiterung des Vorortsverkehrs auf den Stuttgarter Straßenbahnen ist hauptsächlich die Frucht der Bemühungen der Stuttgarter Stadtverwaltung, die es durch Verträge mit der Straßenbahngesellschaft durchsetzte, daß die Tarife für die Außenbahnen nicht zu sehr in die Höhe geschraubt wurden.

Im ganzen entwickelte sich der Arbeiterverkehr Stuttgarts trotz der neuen Wohnvororte und trotz des Zuges der Industrie an die Peripherie sehr gut. 1904 wurden insgesamt mit Einschluß der Filderbahn etwa 200 000 Arbeiterwochen- und Rückfahrkarten nach Stuttgart und 78 900, (das sind bloß etwa 41%), von Stuttgart hinaus gelöst.

Das zweite Merkmal für den Aufschwung der Industrie ist der Güterverkehr. Arbeiterverkehr und Güterverkehr sind in ihrer Beziehung zur Industrie leichter in Betracht zu ziehen als der Personenverkehr, der zwar sicherlich auch durch die Industrie gewaltig beeinflußt, in den ausgesprochenen Industriestädten sogar fast ausschließlich von ihr bestimmt wird aber doch noch von andern Faktoren abhängt. Für Stuttgart läßt sich dies z. B. mit Sicherheit behaupten, da hier auch noch andere Faktoren bei der Gestaltung des Personenverkehrs maßgebend sind, wir erinnern nur an seine Eigenschaft als Fremden-, Kongreß-, Residenzstadt usw.

Der Güterverkehr ist der beste Barometer für den Stand wie auch für die wirtschaftliche Lage der Industrie. Er zeigt die kleinsten Schwankungen mit der gleichen Genauigkeit an, wie er Stillstand und Rückschritt verzeichnet. Die Abhängigkeit der Stuttgarter Industrie von auswärtigen Firmen, wenigstens in bezug auf die Roh- und Feuerungsstoffe sehen wir sofort an der Statistik, da die Zahl der ankommenden Güter die der abgehenden um mehr

als das Doppelte übersteigt. Natürlich kann man auch die Größe der industriellen Entwicklung in den einzelnen Vororten nach dem Maße beurteilen wie sich ihr Güterverkehr gehoben hat. So ist z. B. das Mengenverhältnis des Güterverkehrs in 1000 t von Stuttgart und seiner industriellen Umgebung in der Zeitspanne 1880—1907 bei:

Stuttgart—Cannstatt—Untertürkheim	570: 2247
Feuerbach	13: 156
Zuffenhausen	22: 138.

Wie schon oben erwähnt betrug der Güterverkehr Stuttgarts 1845 ca. 170 000 Zentner. 1864 war er bereits auf dem Stuttgarter Bahnhof auf 3 669 000 Zentner gestiegen, wozu noch hinzukommt, daß etwa 70 000 Zentner durch Fuhrwerke von Stuttgart fortgebracht, und etwa 160 000 Zentner auf Wagen nach Stuttgart hereingeführt wurden. 1887/88 betrug der Güterverkehr schon 12 358 000 Zentner, das ist das 73fache von 1845. 1889 schon 1 090 904 t, wovon die Hauptposten folgende Artikel waren:

Baumwolle	1 735 t	Eisen	4897 t
Bier	22 700 t	Maschinen	1692 t
Chemikalien	495 t	Farbhölzer	139 t
Düngermittel	73 956 t	Garn	904 t
Roheisen	21 t	Glas	917 t
Leder und Häute	1 732 t	Hopfen	32 t
Oel und Fett	2 002 t	Teer und Asphalt	2372 t
Stärke	83 t	Tonwaren	193 t
Zink	214 t	Wolle	689 t
Zucker	1 826 t		

Im ganzen kann man sagen, daß der Personenverkehr auf den Stuttgarter Bahnhöfen in den letzten 30 Jahren um etwa 491%, der Güterversand um 293%, der Güterempfang um 314% und die Einnahmen um 246% gestiegen sind [1]). 1912 ergab sich folgende Statistik für den Personen- und Güterverkehr auf den einzelnen Stationen des Stuttgarter Bezirks [2]):

	Personenabg.	Güterankunft u. -abgang
Stuttgart-Hauptbahnhof	8 200 958	1 028 431 t
Cannstatt	3 474 283	538 148 t
Untertürkheim	1 510 534	337 366 t
Feuerbach	1 179 634	260 206 t
Kornwestheim	1 018 163	77 703 t
Obertürkheim	701 704	162 980 t
Zuffenhausen	1 116 253	206 843 t

[1]) Grosse a. a. O. Seite 22.

[2]) Verwaltungsbericht der kgl. württembergischen Verkehrsanstalten. S. 155 ff.

Trotz der gewaltigen Steigerung, die Handel und Verkehr durch die Eisenbahnen erfahren haben, haben diese ihre Aufgaben in wirtschaftlicher Hinsicht nicht in vollem Maße erfüllt. Stuttgart selbst kann sich ja streng genommen in keiner Weise beklagen. Seine Interessen wurden oft dem Gesamtwohl der ganzen württembergischen Industrie in ungerechtfertigter Weise vorangestellt. Daß die württembergischen Bahnen so schlecht rentieren, die Rente sich immer auf sehr bescheidener Höhe hält [1]), und die Bahnen doch nicht so ganz den Wünschen des württembergischen Handels und der Industrie gerecht werden, liegt nicht bloß daran, daß Württemberg noch sehr agrarisch ist und keine großen Handelsplätze hat, sondern der Grund ist darin zu suchen, daß beim Bau der württembergischen Eisenbahnen und in der württembergischen Bahnpolitik große Fehler gemacht worden sind, was auch die Regierung schon früh eingesehen zu haben scheint. Denn Minister von Mittnacht äußerte sich in der Kammersitzung vom 5. August 1879 in folgender Weise:

„Wären bei unserem Eisenbahnbau je Fehler gemacht worden, so müßten sich Regierung und Stände des Landes redlich in die Verantwortlichkeit teilen, es wäre peccatum intra muros et extra."

Wir müssen ruhig zugeben, daß die Lage des württembergischen Güterverkehrs an und für sich schon sehr schwierig ist, namentlich was den Transitverkehr anbelangt. Daran ist jedenfalls die geographische Lage des Landes ein gut Teil Schuld. Württemberg liegt eben wie ein Keil zwischen seinen beiden konkurrierenden Nachbarstaaten Baden und Bayern, und viele württembergische Linien, die eigens dazu gebaut wurden, einen eventuellen Transitverkehr aufzunehmen, erhielten sehr bald die Konkurrenz dieser außerwürttembergischen Bahnen. Aber auch die württembergischen Linien selbst machen sich gegenseitig wieder Konkurrenz, so daß schließlich nur eine württembergische Linie den Vorteil aus dem ganzen württembergischen Bahnnetz hat, das ist die Stammbahn, in der alle übrigen Bahnen zusammen-

[1]) Die Rentabilität der württembergischen Bahnen betrug nach den Verwaltungsberichten:

1854	4,6 %	1880	2,54 %	1900	3,30 %
1864	4,3 %	1885	3,01 %	1905	3,54 %
1870	3,11 %	1890	2,76 %	1910	3,64 %
1875	3,48 %	1895	3,23 %		

laufen. Dazu kommt noch, daß man sich viel zu übertriebene Vorstellungen von dem zu erwartenden Transitverkehr gemacht hat. In Betracht kommt eigentlich nur der nord-südliche Transit, der im allgemeinen keine sehr voluminösen Güter führt.

Der größte Fehler der württembergischen Regierung wie überhaupt der süddeutschen Staaten in bezug auf ihre Eisenbahnpolitik war, daß sie sich, infolge ihres unbeugsamen Partikularismus, 1876 den Vorschlägen Bismarcks gegenüber an Stelle der einzelstaatlichen Eisenbahnverwaltungen Reichseisenbahnen mit einheitlicher Verwaltung zu schaffen, ablehnend verhielten. Jetzt vielleicht, nachdem sie die Torheit ihres Entschlusses eingesehen haben, würden viele der süddeutschen Staaten die dargebotene Hand gerne annehmen, denn die Gewinne, die die preußisch-hessische Betriebsgemeinschaft erzielt, sind viel größer als die kleinen Renten, die die süddeutschen Eisenbahnverwaltungen aus ihren Landesbahnen herauszuwirtschaften vermögen. Der Hauptgrund liegt darin, daß Preußen seit der Ablehnung des Bismarckschen Vorschlags darnach trachtet, die Güter möglichst auf eigenen Bahnen zu befördern und so den Güterverkehr durch Umleitung von den fremden Eisenbahnen abzulenken [1]). Für Hessen ergab der Anschluß an die preußischen Staatsbahnen einen Ueberschuß von mehreren Millionen Mark, während Württemberg, das in seinen besten Jahren in der Zeit von 1855—68 eine Rente bis zu 6,3% aus seinen Bahnen herauszubringen verstand, heute die schlechteste Verzinsung von allen deutschen Eisenbahnen, im Durchschnitt etwa 3,5% erhält [2]).

---

[1]) Sauerländer a. a. O. S. 24.

[2]) Jedoch muß anerkannt merden, daß die württ. Eisenbahnverwaltung stets bemüht war, möglichst viele transitierende Schnellzugsverbindungen zu schaffen. Huber (Festschrift I. Teil Seite 142) schreibt darüber: „So hat sich z. B. die im Jahre 1881 von der Stuttgarter Handelskammer unter Unterstützung der Handelskammern Wien, Salzburg und Innsbruck betriebene Einführung einer neuen Schnellzugsverbindung zwischen Wien und Paris-München, deren Notwendigkeit von der Regierung im Anfang angezweifelt wurde, glänzend bewährt. In demselben Jahre war die Kammer für Verbesserung der Verbindung zwischen Berlin und Zürich über Stuttgart eingetreten. Anfang der 90er Jahre verwendete sie sich vor allem für eine bessere Schnellzugsverbindung zwischen Stuttgart und München. Ferner traten die Handelskammern Stuttgart und Heilbronn für die Einstellung eines neuen Nachtschnellzugs zwischen Stuttgart und Berlin ein und verwandten sich für die Gültigkeit der Rückfahrkarten Stuttgart-Berlin auf allen Routen."

Diese Tatsache ist zu auffällig, um keine tieferen Gründe zu haben.

In erster Linie Schuld an der schlechten Verzinsung der württembergischen Bahnen ist neben der verfehlten Baupolitik, auch die Rivalität der einzelnen süddeutschen Eisenbahnverwaltungen, die sich durch die Legung von allen möglichen Konkurrenzzügen gegenseitig auszustechen versuchen. Der größere Fehler liegt aber bei der württembergischen Regierung selbst, die glaubt dem Lande und namentlich Stuttgart einen besonderen Dienst zu erweisen, wenn sie sämtliche Durchgangszüge, die eigentlich auf ihrem direktesten Weg durch Württemberg in Stuttgart gar nichts zu suchen hätten, in den Stuttgarter Talkessel leitet und mit gewöhnlich ½stündiger Verzögerung denselben Weg zurückfahren läßt. Die Reisenden, die Stuttgart zu sehen wünschen, könnten ebensogut von Cannstatt, Bietigheim oder Kornwestheim aus durch Anschlußzüge nach Stuttgart geführt werden und die Züge könnten ohne größeren Aufenthalt ihrem Ziele zustreben.

Ein zweiter wunder Punkt der schwäbischen Eisenbahnpolitik sind die Tarife. Diese sind, wie hie und da durch die Eisenbahnverwaltung selbst zugegeben wird, meist viel zu hoch. Dabei würde eine Ermäßigung der Stuttgarter Industrie, namentlich der Exportindustrie, sehr viel nützen, ohne damit, wie oft eingewandt wird, den Staatsfinanzen zu schaden. Denn eine Verbilligung des Tarifs hätte unbedingt eine Steigerung des Verkehrs zur Folge, so daß sich für den Staat keine wesentliche Veränderung des finanziellen Ergebnisses zeigen würde. Dagegen hätte eine Tarifermäßigung sicherlich gute Folgen auch in Beziehung auf das Steuerergebnis, denn sie würde eine größere Rentabilität der Betriebe ermöglichen und dàmit dem Staat eine weitere Steuereinnahme einbringen.

Ein weiterer Nachteil für die Stuttgarter Industrie, namentlich der sächsischen und rheinisch-westfälischen Konkurrenz gegenüber ist, daß die Stuttgarter Industrie durch ihre Entfernung von der Grenze ganz auf die Produkte der Roh- und Heizstoffkartelle angewiesen ist und sich dadurch die teuren Inlandstarife gefallen lassen muß. Zudem bestehen für die Ausfuhr billigere Rohstofftarife als im Inlandsverkehr selbst und

die Bahn sucht eben diese billigeren Auslandstarife durch um so teurere Inlandssätze auszugleichen [1]).

Natürlich kann sich dies die Stuttgarter Industrie nicht gefallen lassen und der Verband württembergischer Industrieller protestierte energisch gegen diese haltlosen Zustände. Die Folge war auch, daß nun tatsächlich eine Reihe von Ausnahmetarifen für den Export von Brikets, Koks und Steinkohlen abgeschafft wurden (1. 10. 1908). Aber für die württembergische Industrie ist das Ziel erst dann erreicht, wenn sie nicht nur die Auslandstarife abgeschafft, sondern auch die Inlandstarife ermäßigt weiß. Ferner wäre es wünschenswert, die Einfuhrtarife für Roh- und Heizmaterialien so zu verbilligen, daß damit der Monopolstellung der Kartelle Einhalt geboten werden könnte. Dadurch wäre für die Stuttgarter Industrie außerordentlich viel gewonnen.

Und noch ein weiteres Moment wäre glückverheißend für die Zukunft der Stuttgarter Industrie. Bereits in der Sitzung der kgl. Zentralstelle für Gewerbe und Handel vom 30. April 1907 wurde angeregt, den alten Bismarckschen Gedanken zu verwirklichen und alle deutschen Eisenbahnverwaltungen zu einem möglichst engen Zusammenschluß zu bewegen. Ein erfreulicher Schritt zur Verwirklichung dieses Planes war die 1909 erfolgte Gründung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes. Der Verband hat den Zweck, jedem Staat die Benützung der Wagen des andern frei zu überlassen, nur muß der benützende Staat dem Eigentümer des Wagens die Zahl der Axkilometer, die der fremde Wagen auf der eigenen Staatsbahn durchlaufen hat, vergüten. Vielleicht ist der Verband dazu geeignet, eine allgemeine Betriebsmittelgemeinschaft zu ermöglichen und einen allmählichen Zusammenschluß aller deutschen Eisenbahnverwaltungen ins Werk zu setzen. Dieser Gedanke wurde 1912 durch die von der Stuttgarter Handelskammer [2]) im Verein mit den andern württembergischen Handelskammern und mit Unterstützung des deutschen Handelstags gemachten Eingabe an die bundesstaatlichen Eisenbahnverwaltungen angeregt, indem sie einen Antrag „auf ständige Vertretung der deutschen Eisenbahnverwal-

[1]) Vgl. hierüber Sauerländer, Der Einfluß der Deutschen Eisenkartelle auf die süddeutschen weiterverarbeitenden Industrien. S. 120.

[2]) Handelskammerbericht Stuttgart 1912.

tungen" die alle das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen erörtern und so den einzelnen Staatsverwaltungen Gelegenheit geben soll, auch auf rein verwaltungstechnischem Gebiet die gegenseitigen Erfahrungen auszutauschen. Die Eisenbahnverwaltungen haben, wenn auch zögernd, zugesagt und so einen entscheidenden Schritt zur Besserung der Eisenbahnverhältnisse getan. Die Frage aber, ob sich die Eisenbahnverwaltungen zu einem gemeinsamen Reichseisenbahnamt vereinigen lassen, ist noch sehr problematisch, und ihre Lösung ist in der nächsten Zeit wohl nicht zu erwarten [1]).

Für die Eisenbahnpolitik der einzelnen Bundesstaaten, namentlich aber für die Politik Württembergs gilt der Satz Loschs [2]): Jede Verbesserung des Verkehrs, jede Intensivierung des Betriebs, jede Steigerung der Benützung, muß den Großen größer, den Kleinen kleiner machen."

Daher wäre für Stuttgarts Industrie die beste Lösung ihrer eisenbahnpolitischen Wünsche eine allgemeine Deutsche Eisenbahngemeinschaft, die ihre Politik nach großen, allgemeinen Grundsätzen leiten würde und nicht nach den Wünschen kleiner und kleinster Gemeinden, die sich durch eine Kleinbahn einen Platz an der Sonne erobern möchten.

Siebentes Kapitel.

Was hat Stuttgart von den württembergischen Kanalbauprojekten zu erwarten?

Neben den Eisenbahnfragen ist noch eine zweite Verkehrsfrage für die industrielle Zukunft Stuttgarts von so eminenter Bedeutung, daß wir ihrer Besprechung ein eigenes Kapitel widmen müssen. Es ist dies das große württembergische Schiffahrtsprojekt, das sich auf die Kanalisation des Neckars und der Donau sowie auf einen Verbindungskanal zwischen Neckar—Donau und Neckar—Bodensee bezieht.

Jede Industrie hat heute mehr oder weniger die Tendenz,

[1]) Vielleicht bringt uns der Krieg eine raschere Lösung aller dieser verkehrspolitischen Fragen. Ansätze hiezu sind sicher vorhanden.

[2]) Losch, Zur Württembergischen Eisenbahn- und Steuerpolitik 1901, Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, S. 398.

sich in der Nähe des Erzeugungsorts ihrer Rohstoffe anzusiedeln oder sich wenigstens an Orten niederzulassen, wo günstige und billige Zufahrtsstraßen die Entfernung von diesen weniger fühlbar machen. Stuttgart hat sich bis jetzt auf das Fehlen von Kanälen einrichten müssen, indem es seine Produktion entsprechend gestaltete. Aber die neuen Projekte geben Stuttgart so große und neue Aussichten für eine Ausdehnung seiner Industrie, daß ihre Verwirklichung für Stuttgart wahrscheinlich den Anbruch einer neuen industriellen Epoche bedeuten würde.

Die große Bedeutung von Kanalbauten ersehen wir am besten an dem Vorgehen der süddeutschen Nachbarstaaten, die sehr große Summen für diese Zwecke ausgeben, obwohl sie in industriepolitischer Hinsicht weit günstiger liegen als Stuttgart. Oder welch dichtes Kanalnetz verbindet nicht Berlin mit allen schiffbaren norddeutschen Strömen und gibt so seiner Industrie Gelegenheit, Rohprodukte auf billige Weise herbeizuschaffen! Die Kanalbauten im großen Stile allein könnten Württemberg, nnd damit natürlich auch Stuttgart, aus seiner wirtschaftlichen Isolierung herausreißen und seine Lage, abseits vom Weltverkehr, verbessern.

Der Schiffsverkehr auf dem Neckar ist schon uralt, namentlich die Flößerei. Aber auch Bootsschifferei herrschte schon zur Römerzeit auf dem Neckar, das zeigt der Gedenkstein, der dem Gott der Schiffer bei Marbach errichtet ist. Der neuere Schiffsverkehr auf dem Neckar datiert aus der Herzogszeit. Bereits Herzog Christoph und Herzog Friedrich interessierten sich für die Schiffbarmachung, aber die Baukosten waren ihnen zu hoch. Erst im 18. Jahrhundert wird es auf dem Neckar wieder lebendig. 1713 bestand schon eine tägliche Schiffahrtsverbindung zwischen Heilbronn und Ludwigsburg, und ein Marktschiff fuhr wöchentlich von 1716 an zweimal von Heilbronn bis Cannstatt den Neckar hinauf. Aber der Verkehr schlief bald wieder ein, da die fortwährende Säuberung des Neckarbettes, die Anlage von Häfen usw. die ganze Schiffahrt unrentabel machten [1]). Gegen 1760 nahm dann die Schiffahrt wieder zu, namentlich neckarabwärts von Heilbronn an. Mit Kurbayern und Pfalzbayern wurden Verträge über Zollnachlässe geschlossen, so daß vornehmlich viel Kolonialwaren den Neckar hinauf

[1]) Huber, Zur Frage usw. S. 2.

nach Heilbronn geführt und von dort aus nach Stuttgart weiterbefördert wurden. So betrug der Schiffsverkehr zwischen Heilbronn und Cannstatt im Jahre 1787 bereits 4000 t. Hier, in Cannstatt hat sich auch im Jahre 1780 schon eine Speditionsfirma Gsell Reinhardt & Co. gebildet, die den ganzen württembergischen Neckar- und Donauverkehr in die Hand nehmen wollte. Die Fracht stellte sich von Heilbronn nach Stuttgart auf dem Wasserweg auf 33 Kr., auf dem Landweg auf 37—40 Kr. [1]).

Herzog Friedrich II., der nachmalige König Friedrich I., ließ 1802 drei Entwürfe über die Verbindung der Donau durch Vermittlung der Rems, Kocher und Brenz mit dem Neckar und Rhein bearbeiten, aber während der Napoleonischen Kriege schliefen diese Pläne wieder ein wie auch die Schifffahrt auf dem Neckar [2]), die durch den 1808 in Heilbronn und Mannheim eingeführten Stapelzwang große Störungen erlitt. Denn die hiemit verbundenen Zölle und Abgaben waren so hoch, daß sich ein Schiffsverkehr nicht mehr rentierte, und schließlich nur noch Holz befördert wurde. Durch die Beseitigung der Stapelrechte 1815, sowie durch den 1819—1821 erbauten Wilhelmskanal in Heilbronn, der die Verbindung zwischen dem oberen und unteren Neckar darstellt, hob sich der Verkehr mit Cannstatt wieder.

1821 betrug er 5500 Zentner,
1828—29 betrug er 3600 Zentner
1835 betrug er 6600 Zentner Kaufmannsgüter, 13 175 Zentner Holz und 4000 Zentner Kohlen [3]).

Nachdem 1828 noch eine Zolleinigung zustande gekommen war, begann 1830 die Glanzperiode der Neckarschiffahrt. Der ganze württembergische Holzhandel und die ganze Steinkohlenzufuhr, die die aufstrebende Stuttgarter Industrie benötigte, vollzog sich auf dem Neckarspiegel. 1841 kamen in Cannstatt an: 842 Schiffe mit 222 006 Zentner Ware und gingen ab:
680 Schiffe mit 243 281 Zentner Ware.
Meist bestand die ankommende Ladung aus amerikanischer Baumwolle und englischem Eisen. Interessant ist auch, daß die ersten württembergischen Eisenbahnschienen, die den Schiffs-

[1]) Huber, Zur Frage usw. S. 3 ff.
[2]) Gugenhan und Eberhardt a. a. O. S. 3.
[3]) Huber, Zur Frage usw. S. 5.

verkehr später zugrunde richten halfen, ebenfalls per Schiff ins Schwabenland befördert wurden. 1847 im Glanzjahr des Heilbronn-Cannstatter Frachtverkehrs, wurden 600 000 Zentner zu Berg und 350 000 Zentner zu Tal befördert [1]). In den nächsten Jahren machte sich schon der Einfluß der Eisenbahn bemerkbar, denn nachdem die Bahnlinien nach Heilbronn und Bruchsal—Mannheim eröffnet waren, sank der Schiffsverkehr immer mehr, trotzdem 1853 die für die Hebung des Güterverkehrs berechnete „Heilbronner Schleppschiffahrtsgesellschaft" gegründet wurde, die ihre Schiffe durch Pferde den Neckar hinauf ziehen ließ. 1860 ging sie bereits wieder ein. 1857 betrug der Berg- und Talverkehr zusammen noch 209 000 Zentner, 1863 noch 103 000 Zentner und 1866 war der Bergverkehr ziemlich erloschen. Die Bretterbeförderung talabwärts dauerte noch bis 1874 weiter, und 1879 wurde der Verkehr Cannstatt-Heilbronn gänzlich eingestellt.

Dagegen wurde nun der Verkehr Heilbronn—Mannheim reger. Trotz der schlechten Flußverhältnisse und der Konkurrenz der Eisenbahnen wurden 1849 268 000 Zentner Steinkohlen, 50 000 Zentner Eisen, 53 000 Zentner Baumwolle und 11 000 Zentner Rohtabak nach Heilbronn gebracht, während 238 000 Zentner Salz und 735 000 Zentner Steine von Heilbronn aus den Neckar hinabgeführt wurden [2]).

Im ganzen ist der Verlauf der Schiffahrt auf dem unteren Neckar folgendermaßen [3]):

1841	22 000 t	Talfahrt	und	38 000 t	Bergfahrt,
1849	65 000 t	„	„	48 000 t	„
1859	179 000 t	„	„	114 000 t	„
1866	190 000 t	„	„	82 000 t	„
1881	83 477 t	„	„	60 552,5 t	„

1898 betrug der Schiffsverkehr in beiden Richtungen zusammen 5 559 520 Zentner,
1905: 4 119 020 „
1910: 5 511 930 „

Der Schiffsverkehr stieg in den 60er Jahren gewaltig an, sank dann aber rasch wieder, so daß bereits 1869 die Dampf-

[1]) Huber, Zur Frage usw. S. 9.
[2]) Huber, Zur Frage usw. S. 10.
[3]) Huber, Zur Frage usw. S. 11.

schiffahrt aufgehoben wurde. Durch Verbesserung des Flußbettes, durch Aufhebung der Neckarzölle sowie durch die 1878 gegründete Neckarschleppschiffahrts-Aktiengesellschaft gelang es, den Bergverkehr Heilbronns etwas zu steigern, aber der geringe Tiefgang der Schiffe (etwa 40 cm) schloß jeden größeren Betrieb aus [1]). Meist sind es Rohprodukte und Steinkohlen, die den Neckar herauf befördert werden, und dann per Bahn gewöhnlich ihren Weg nach Stuttgart und den anderen württembergischen Industriezentren finden [2]). Dieser Umstand bewog auch schon 1883 die Handelskammer Stuttgart, der Frage näher zu treten, ob sich die Schleppschiffahrt auf dem Neckar nicht bis Cannstatt fortsetzen ließe.

Diese Frage hängt schon eng mit den neuen württembergischen Kanalprojekten zusammen und kam seit jener Zeit auch nicht mehr zur Ruhe. 1889 erschien eine Denkschrift der Handelskammer Stuttgart und des Ministeriums des Innern über die hydrographischen und volkswirtschaftlichen Grundzüge der Neckarschiffahrt und 1903 erfolgte die Gründung des Neckar-Donaukanal-Komitees durch den Geheimen Hofrat Dr. von Jobst in Stuttgart. 1905 bewilligte der württembergische Landtag 50 000 Mk. zur Herstellung von Plänen für die Neckarkanalisation und 1908 veröffentlichte das Neckar-Donaukanal-Komitee eine Denkschrift über die württembergischen Großschiffahrtspläne. Der wichtigste Teil dieser Pläne ist die Kanalisierung des Neckars bis Heilbronn und die Fortsetzung der Kanalisation bis Cannstatt oder Eßlingen.

Zuerst meinte die Regierung, dies sei durch eine einfache Flußregulierung ohne Schleußenbau möglich, aber allmählich sah sie ein, daß nur eine weitgehende Kanalisation mit Regulierung der Wasserkräfte zum Ziele führen könnte. Dieser Teil der Kanalprojekte, nämlich die Kanalisierung des Neckars bis in das Herz des Landes, ist natürlich für Stuttgart weitaus der wichtigste, denn er allein würde schon genügen, um Stuttgart Anschluß ans Meer und direkte Verbindung mit den Rohstoff- und Kohlengebieten des Rheins zu bringen. In der 1910 den

[1]) Nach Huber, Festschrift 1. Teil S. 147 hatte die Gesellschaft 1878 4, 1880 5, 1884 6, und 1886 7 Schiffe im Betrieb.

[2]) 1897 wurde die A.-G. „Neckardampfschiffahrt" gegründet, die die Personenbeförderung zwischen Heilbronn und Mannheim in die Hand nahm.

Ständen vorgelegten Denkschrift ist deutlich ausgeführt, daß durch Kanalisation die Fahrmöglichkeit selbst für größere Schiffe durchgeführt werden kann. So würden Schleppschiffe von 80 m Länge, 10,2 m Breite, 2,2 m Tiefgang und 1000 Tonnen Fassungsgehalt direkt vom Rhein auf den Neckar übergehen können, und ein solches Schiff wäre in der Lage, den Inhalt von 100 normal großen Güterwagen zu fassen. Wenn man berechnet, daß jährlich etwa 3 Millionen Tonnen Güter den Kanal passieren könnten, so würden sich die Baukosten, die von Heilbronn bis Mannheim auf etwa 33¼ Millionen Mark, von Heilbronn bis Eßlingen auf etwa weitere 35 Millionen Mark veranschlagt worden sind, sicherlich gut rentieren. Dazu wäre noch die Möglichkeit gegeben, aus den notwendig werdenden Stauanlagen Wasserkräfte nutzbar zu machen, die auch zur Amortisation der Baukosten beitragen könnten. Eine weitere Wirkung der Stauwehre wäre auch wohl, daß größere Strecken Landes der Kultur zugänglich gemacht werden könnten, die bisher der Hochwassergefahr wegen brach gelegen waren.

Für Stuttgart, wie auch für ganz Württemberg, wäre es ein enormer Fortschritt, nicht nur den Neckar bis ins Herz des Landes hinein zu kanalisieren, sondern auch den Neckar und die Donau durch einen Kanal zu verbinden, der dann bis zum Bodensee fortgesetzt werden könnte. Oberbaurat Professor Eberhardt, der mit der Schöpfer der württembergischen Großschiffahrtspläne ist, sagte in einem Vortrag in Ulm: „Die Schiffe der Rheinflotte würden vom weiten Weltmeer bis herauf in das schwäbische Meer die Grüße bringen und die Rheinkähne würden von den holländischen Nordseehäfen und den Mittelpunkten der deutschen Großindustrie herauf bis in den Bodensee kommen, aus dem wohl einst ein großer Binnenhafen werden wird [1])".

Natürlich sind diese größeren Pläne, namentlich die Herstellung eines Verbindungskanals zwischen Neckar und Donau sehr kostspielig, so daß es fraglich ist, ob sich eine so weitgehende Kanalisation rentieren würde, besonders da das schwäbische Oberland fast gänzlich ohne bedeutende Industrie ist. Was die Kosten der Projekte anbelangt, so ist die Schiffbarmachung des Neckars auf 250 000 Mk. pro Kilometer veranschlagt, wäh-

[1]) Zitiert bei Sauerländer a. a. O. S. 32.

rend ein Kilometer des Verbindungskanals höchst wahrscheinlich auf 800 000 Mk. zu stehen kommen würde [1]).

Das beste Projekt für die Verbindung von Neckar, Donau und Bodensee ist die Trace: Heilbronn, Neckarems, Gmünd, Aalen, Giengen, Lauingen, Ulm (etwa 112 km) und von dort aus nach Friedrichshafen (103 km).

Die sehr großen Opfer (etwa 200 Millionen Mark), die die großen Projekte benötigen, verlangen aber eine eingehende Ueberlegung. Deshalb ist es auch klar, daß die Regierung langsam vorgeht, trotz der vielen Vereine und Komitees, die sich für die Realisierung der Projekte verwenden.

Auf den jüngsten Antrag des Zentrumsabgeordneten Hauser in der Kammersitzung vom 1. April 1914, die Neckarkanalisation sofort zu beginnen, erwiderte Minister von Fleischhauer u. a. sehr richtig: „Da eine ziffernmäßige Berechnung des Nutzens der Neckarkanalisation auch nicht annähernd möglich erscheint, so schließt die Aufwendung einer so großen Summe ein gewisses Wagnis in sich, das von Württemberg wohl nicht übernommen werden könnte, wenn nicht ein Zuschuß aus den Schiffahrtsabgaben in Aussicht zu nehmen wäre. Aber auch mit diesem Zuschuß wird die Regierung in eine eingehende Erwägung der in Betracht kommenden Rücksichten eintreten müssen."

Und noch aus einem zweiten Grunde schreckt man häufig vor dem Bau der Wasserstraßen zurück, und dieser zweite Grund ist es vielleicht auch, der die württembergische Regierung hauptsächlich zu ihrem langsamen Vergehen veranlaßt. Man fürchtet nämlich dadurch den Eisenbahnen Konkurrenz zu machen. Wenn dies richtig wäre, so hätte man in Württemberg allerdings allen Grund, vom Bau jeglicher Kanalisation abzusehen, denn für die Eisenbahn wäre eine noch schlechtere Rente als die, die sie zurzeit abwirft, nicht gut möglich. Aber glücklicherweise verhält sich die Sache anders. Sonst würde doch der preußische Staat, der auch gerne eine möglichst hohe Rente aus seinen Bahnen beziehen möchte, nicht 23,5 Millionen Mark wie im Jahre 1907 und 22,9 Millionen Mark wie 1908 für Kanalisationszwecke ausgeben. Wenn wir hier die preußische Staatsbahnen zur Analogie heranziehen dürfen, so können wir sogar konstatieren, daß sich diese trotz des trefflich ausgebauten

[1]) Sauerländer a. a. O. S. 33.

Kanalsystems glänzend rentieren. Und das ist auch sehr einleuchtend. Der Schiffsverkehr kann den Eisenbahnverkehr niemals ersetzen, sonst wäre nicht die Neckarschifffahrt bei der Einführung der Eisenbahn allmählich zugrunde gegangen, sondern der Schiffsverkehr kann die Eisenbahn nur unterstützen, sie gewissermaßen entlasten, was bei dem stetigen Güterwagenmangel bei jeder Hochkonjunktur nur wünschenswert wäre. Dem Schiffsverkehr fällt ganz von selbst die Beförderung der groben und nicht eiligen Güter zu, wie z. B. der Kohlen und vieler Rohprodukte, bei denen die billigere Schiffsfracht mehr ins Gewicht fällt als bei hochwertigen Erzeugnissen, die auch eine teurere Eisenbahnfracht ertragen können, meist eine schnellere und pünktlichere Behandlung nötig haben und dadurch die verteuerten Frachten hereinbringen können. Zudem bewirkt der Bau einer Wasserstraße, wie wir nachher noch näher sehen werden, eine solche Steigerung der industriellen Tätigkeit, daß Befürchtungen für eine schlechtere Rentabilität der württembergischen Bahnen gänzlich unbegründet sind. Das zeigt wieder das Beispiel der preußischen Bahnen, wo sich die Länge der Binnenschiffahrtswege nicht wesentlich, dagegen der Verkehr außerordentlich gehoben hat, ohne deshalb die Einnahmen der Eisenbahnen zu vermindern, die im Gegenteil eine bedeutende Steigerung erfahren haben.

In der Denkschrift des Neckar-Donaukanals-Komitees schreiben darüber Baurat Gugenhan und Baurat Eberhardt [1]: „In den 30 Jahren von 1875 –1905 hat sich die von der Binnenschiffahrt auf den rund 10 000 km langen Wasserwegen in Deutschland bewirkte Güterbeförderung von 2,9 Milliarden Tonnenkilometern auf 15 Milliarden, also um 415% gehoben, obwohl in diesem Zeitraum die Länge der als Verkehrswege hier in Rechnung zu ziehenden Wasserstraßen so ziemlich gleich geblieben ist. In demselben Zeitraum hat sich dagegen der Eisenbahngüterverkehr bei einer Zunahme der Länge der Bahnen von 25 000 km auf 54 000 km, von 10,9 Milliarden Tonnenkilometer auf 44,6 Milliarden Tonnenkilometer, also nur um 409% gesteigert."

„Aber daß durch das Vorhandensein leistungsfähiger Wasserstraßen die Eisenbahnen ihrerseits keine Einbuße erleiden,

[1]) Die württembergischen Großschiffahrtspläne 1908. S. 5.

beweist die absolute Verkehrszunahme, welche hier ja immer noch erheblich größer war als bei den Wasserstraßen und sich gerade dort in ganz besonders hohem Maße zeigt, wo die Schiffahrt sich entwickeln konnte."

„Diese feststehende Tatsache sollte genügen, um die Furcht, die Staatsbahnen möchten durch die neuen Wasserwege geschädigt werden, als ungerechtfertigt erscheinen zu lassen. Der erfreuliche Aufschwung der Eisenbahnen neben den Wasserstraßen ist ein beredtes Zeugnis für die Richtigkeit des Satzes: Nicht Eisenbahnen oder Wasserstraßen, sondern Eisenbahnen und Wasserstraßen."

Zum Schlusse des Abschnittes möchten wir nun die industrielle Bedeutung der geplanten Verkehrswege für Stuttgart nochmals beleuchten. Die Handelskammer Stuttgart schreibt in einem von ihr 1902 ausgearbeiteten Gutachten darüber [1]):

„Wenn Industrielle oder Kapitalisten oder eine neuzugründende Aktiengesellschaft vor der Wahl stehen, wo sie ihren neuen Niederlassungsort nehmen sollen und darüber Kalkulationen aufstellen, so finden sie: Württemberg hat kein Eisen, keine Kohle, kein zollfreies Hinterland, die höchsten Bezugs- und Versandkosten, Stuttgart speziell nahezu die höchsten Mieten und eine sehr teure Lebenshaltung, dazu fast die höchsten Löhne des Reichs." Aus diesem Grunde befürwortete die Handelskammer schon damals den Plan einen neuen Wasserweg zu bauen, um das Land und speziell Stuttgart weiter industriell zu heben.

Die Wasserprojekte sind mit eine der vitalsten Fragen der Stuttgarter Industrie. Wenn ihre Durchführung gelingt, so bedeutet das einen großen Schritt vorwärts in der Industrialisierung Stuttgarts. Denn die Wasserstraßen sind wie kein zweites Verkehrsmittel geeignet, den Hauptmangel Stuttgarts, seine unpraktische industrielle Lage, seine weite Entfernung vom Konsumptionsort und von der Montanquelle, einigermaßen zu mildern.

Die Kosten der Beförderung sind, weil der Verkehr auf dem Wasserweg viel einfacher ist wie auf der Bahn, viel geringer. Das zeigt am deutlichsten die Tatsache, daß ein 600 Tonnen haltendes Schiff imstande ist, die Last von 60 Eisenbahnwagen zu tragen. Dazu kommt noch, daß bei einem Schiff das Verhältnis der toten Last zur Nutzlast 22 : 50% ausmacht, also doppelt

[1]) Sauerländer a. a. O. S. 40 ff.

so günstig ist, und ein Schiff nur $^1/_{30}$ der Zugkraft beansprucht die ein Eisenbahnzug auf gleicher wagrechter Bahn benötigen würde [1]). Diesen großen Vorteilen stehen natürlich auch einige Nachteile gegenüber, die aber die großen Vorzüge des Schiffsverkehrs nicht zu entkräftigen vermögen. Die Beförderung per Schiff ist im Verhältnis zur Bahn viel langsamer und auch weniger pünktlich, ferner darf man infolge von Eissperren und anderen winterlichen Einwirkungen nur etwa 310 Tage rechnen, an denen ein Schiffsverkehr möglich ist [2]).

Die obengenannten Vorteile zugunsten des Schiffsverkehrs bedingen natürlich entsprechend niedrigere Tarife als auf der Bahn. Das ist für Stuttgart, das alle Roh- und Heizmaterialien aus der Ferne herbeischaffen und alle Fertigfabrikate an einen so ausgedehnten Markt versenden muß, von entscheidender Bedeutung, so daß durch die Kanalprojekte eine bedeutende Verbilligung der Produktion möglich werden wird und dadurch immer mehr Absatz- und Produktionsmöglichkeiten geschaffen werden [3]). Diese Verbilligung der Produktion wird am besten illustriert durch folgendes Beispiel, das von fachmännischer Seite für den Kohlentransport berechnet wurde [4]):

10 000 kg Kohlen kosten von Ruhrort nach Stuttgart:

a) per Bahn von Mannheim an:	
Ruhrort—Mannheim	16,00 Mk.
Mannheim Umschlag	6,40 „
Mannheim—Stuttgart Bahnfracht	35,00 „
Schiffahrtsabgaben: 354 km à 0,04 Pfg.	1,41 „
Summe	58,81 Mk.

[1]) Sauerländer a. a. O. S. 11 ff.
[2]) Gugenhan und Eberhardt a. a. O. S. 8.
[3]) Marquard a. a. O. S. 17.
[4]) „Jede Verbilligung des Transports ist für die Industrie gleichbedeutend mit der Verkürzung des Wegs und es soll im wirtschaftlichen Kampf jedes Mittel angewandt werden, das geeignet ist, die Entfernungen im eigenen Lande zu vermindern. Denn hiedurch vor allem kann eine Stärkung und ein Fortschritt gegenüber dem unvermeidlichen friedlichen Wettbewerb des Auslands erzielt werden. Die Eisenbahnen können nicht immer den Wünschen nach Verbilligung der Frachtsätze nachkommen, jedenfalls nicht in dem Maße, als es aus den oben angeführten Gründen bei den Wasserstraßen möglich ist.“ (Aus Gugenhan und Eberhardt a. a. O. S. 8).

b) per Schiff bis Heilbronn an:		
Ruhrort—Heilbronn Schiffsfracht		21,00 Mk.
Umschlagsspesen		5,47 „
Heilbronn—Stuttgart Bahnfracht		17,00 „
Schiffahrtsabgaben		1,88 „
	Summe	45,35 Mk.
c) per Schiff bis Cannstatt an:		
Ruhrort—Mannheim		16,00 Mk.
Mannheim—Cannstatt		25,27 „
Schiffahrtsabgaben		2,17 „
	Summe	43,44 Mk.

Wir sehen also, bei 10 Tonnen Kohlen macht die Differenz bereits 15,37 Mk., wenn der Kanal bis Cannstatt durchgeführt wird [1]). Welch große Ersparnis würde das bei einem jährlichen Verbrauch von 500 000 t bedeuten, die Stuttgart um 15,57 Mk. pro Tonne billiger bekommen würde!

Bis jetzt hat Stuttgart seinen Aufschwung der Ausnützung der Dampfkraft und Elektrizität, sowie der mühsamen Arbeit, sowohl der Arbeiter wie der Unternehmer zu verdanken gehabt. Schauen wir einmal auf die andern Industriezentren des Reichs, blicken wir auf Berlin, Köln, auf Sachsen und das Rheinland. Hier hat neben der Nähe der Montanbezirke sicherlich die Kanalisation und die billige Warenbeförderung auf dem Wasserweg das Ihre getan, um ihnen zur Blüte zu verhelfen. An diesen Städten kann Stuttgart sich ein Beispiel nehmen. Stuttgart muß in Cannstatt einen geräumigen Flußhafen mit großen Lagerhäusern, Kranen und Geleisanschlüssen bekommen. Dann wird Stuttgart, namentlich wenn Württemberg auch seine Eisenbahnpolitik darnach einrichtet, sicherlich ein großer Zen-

[1]) Dasselbe Resultat zeigt das am selben Orte angegebene Beispiel: Von Stuttgart werden für 1 Mk. Fracht erreicht nach den 4 Windrichtungen:

Stückgutfracht		mit Spezialtarif I	
mit der Bahn	auf d. Wasser	mit d. Bahn	auf d. Wasser
78 km	400 km	175 km	1000 km
Möckmühl	Kassel	Darmstadt	Kopenhagen
Aalen	Passau	Augsburg	Budapest
Sulz	Göschenen	Ravensburg	Ancona
Karlsruhe	Reims	Straßburg	Le Havre

tralpunkt Süddeutschlands werden, wenn auch das schwierigere und weniger nutzbringende Neckar-Donauprojekt in den nächsten Jahren noch nicht zur Ausführung gelangt.

Achtes Kapitel.

Die Kreditinstitute als industrialisierender Faktor [1]).

F. C. Huber sagt in der Festschrift zur Feier des 50jährigen Bestehens der württembergischen Handelskammern [2]):

„Mehr als die greifbare Menge wirkt auf den Wert die Disponibilität (Börse, Lieferungsgeschäft, Reservearmee); mehr als der tatsächliche Bedarf die größere Empfänglichkeit und die Elastizität des Konsums, das Fassungsvermögen; mehr als die tatsächliche Kapitalrücklage die jederzeitige Zurdispositionsstellung von solchen (vermittels des Bankkredits der Aktienemission usw.); mehr als alle Mittel des Kredits und Verkehrs die fortgesetzte Vervollkommung der wirtschaftlichen Schlagfähigkeit und des ständigen Kontaktes."

Die wichtigste Tätigkeit der Banken für die Industrie ist: die Gewährung von Betriebskredit, die Vermittlung des Zahlungsverkehrs durch Kontokorrent- und Wechselgeschäft und die Beschaffung von Anlagekredit durch Unterbringung von Aktien und Obligationen.

Also in erster Linie ist es die Aufgabe der Banken Kredit zu gewähren und Kredit zu beschaffen. Denn Kredit ist Expansionsmittel. Er ersetzt mangelndes Kapital, ohne selbst Kapital zu sein und ermöglicht so auch dem weniger kapitalkräftigen Industriellen den Wettbewerb auf dem Weltmarkt.

[1]) Bei der Angabe der industriellen Gründungen und Sanierungen durch Stuttgarter Kreditinstitute sind nur die innerhalb des Stuttgarter Industriegebiets liegenden erwähnt. Eine zusammenhängende Schilderung der industrieföndernden Tätigkeit der Stuttgarter Banken im ganzen findet sich bei: Löwenstein, Geschichte des württembergischen Kreditbankwesens, woraus auch sehr viele Angaben dieses Kapitels entnommen sind.

[2]) F. C. Huber, Festschrift zur Feier des 50jährigen Bestehens der württembergischen Handelskammern. S. 8.

Philippowich sagt: „Der Kredit beseitigt die einzige materielle Schranke, welche gewerblichen Unternehmungen gesteckt ist, indem er das Kapital nach dem Maße der Kreditfähigkeit des Unternehmers auszudehnen gestattet. Dadurch wird er Grundlage für die Bildung großer Unternehmen, für wechselnde Ausdehnung und Einschränkung der Betriebe, für rasche Anpassung an wachsenden Bedarf“ [1]).

Andererseits hat der Kredit auch seine Schattenseiten für die Industrie. Vor allem liegt die große Gefahr der Kreditüberspannung vor. Dadurch ist der Industrie selbstverständlich schlecht gedient, da meist übermäßig großer Kredit der Grund zur Ueberproduktion und daher zu Wirtschaftskrisen gewesen ist. Jedenfalls vermögen aber diese Einwände die großen Vorteile des Kredits nicht zu entkräften und lassen auch die unumwundene Gültigkeit des Satzes bestehen, daß für ein modernes emporstrebendes Unternehmen Kredit einfach Lebensfaktor ist.

So sind heute Bank und Börse mitbestimmend für den Gang der wirtschaftlichen Entwicklung, und dies oft in einer Weise, daß die Industrie in ein wahres Abhängigkeitsverhältnis zur Bankwelt, namentlich zu den Großbanken kommt. Dies letztere ist freilich in Stuttgart weniger der Fall.

Was das gegenseitige Verhältnis von Kreditinstituten und Industrie anbelangt, so ist zu sagen, daß sich die Industrie zu Anfang ihrer Entwicklung das Bankwesen als Hilfsgewerbe erst geschaffen hat, daß aber ein Aufschwung der Industrie zum Großbetrieb erst dann erfolgt ist als diese an den Finanzinstituten den nötigen pekuniären Rückhalt hatte.

In dieser Weise ging auch die Entwicklung der Stuttgarter Industrie wie der Kreditinstitute vor sich.

Die ersten Stuttgarter Bankiers waren Kaufleute, die gewöhnlich neben einem Tuch- und Spezereihandel, auch noch ein kleines Geld- und Wechselgeschäft betrieben. Die erste größere Bank war die 1704 von Eberhard-Ludwig gegründete Hofbank. Da es aber um jene Zeit in Stuttgart weder einen kapitalbedürftigen Handel noch eine Industrie gab, so hatte das Unternehmen wenig Erfolg. Der einzige, der Geld brauchte, war der Fürst und sein Hof, und für diesen rentierte sich die Anstalt nicht. Obwohl sie 1708 mit einer Girobank verbunden

[1]) Zitiert bei Baumgarten a. a. O. S. 23.

wurde, gingen beide 1738 wieder ein [1]). Der Geld- und Kreditverkehr Stuttgarts war eben noch zu klein. Erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts zeigten sich wieder geringe Ansätze zu einer gewissen Banktätigkeit. 1756 wurde ein Wechselgericht eingesetzt, 1759 eine Wechselordnung erlassen und 1781 zwei beeidigte Makler angestellt. Aber erst 1817 entstand wieder ein größeres Bankunternehmen in der Kgl. Württembergischen Hofbank [2]). Die königliche Hofbank war in den ersten Jahren der Stuttgarter industriellen Entwicklung die Hauptkreditgeberin der jungen Industrie. Sie ist, obwohl sie den offiziellen Titel Württembergische Hofbank führt, privates Unternehmen der Familie Kaulla. Ihre Rechtsform war bis zu ihrer Umwandlung im Jahre 1906 die einer offenen Handelsgesellschaft. Dann wurde sie in Verbindung mit der Württembergischen Vereinsbank zu einer G. m. b. H. mit 10 Millionen Stammkapital umgewandelt. Sie unterstützte Handel und Industrie namentlich durch Wechsel- und Lombardgeschäfte, selbst gründend trat sie in Stuttgart nur einmal bei der Gründung der Stuttgarter Zuckerfabrik im Jahre 1851 hervor.

Die anderen älteren Stuttgarter Banken, gingen so ziemlich alle aus Kaufmannsfirmen hervor. So die im Jahre 1742 gegründete Firma G. H. Keller Söhne, die neben einem Spezerei- und Tuchhandel auch ein kleines Bankgeschäft betrieb. Sie interessierte sich gleich von ihrer Gründung an für industrielle Unternehmungen und finanzierte 1868 zusammen mit dem Verleger Hallberger die Stuttgarter Straßenbahn, nachdem sie schon vorher große württembergische Industrien wie die Kammgarnspinnerei Bietigheim, die Baumwollspinnerei Eßlingen usw., ins Leben gerufen hatte. Daneben ist G. H. Keller Söhne auch das

[1]) Pfaff a. a. O. S. 401.

[2]) „König Friedrich betrachtete es als einen Teil seiner auf aktiver Regierungsfürsorge beruhenden Wirtschaftspolitik, daß er nach dem Vorbild anderer Staaten die Hofbank als Zentralgeld- und Kreditinstitut, zur Beförderung des in- und ausländischen Handels zu errichten beschloß. Zu diesem Zwecke trat er in Verbindung mit der Firma Kaulla & Co., einem süddeutschen Großhandelshaus, das unter Herzog Friedrichs Regierung seinen Hauptsitz von Hechingen nach Stuttgart verlegt hatte. Dieses schied die Bankiergeschäfte, die es nebenbei betrieben hatte, aus und übergab sie einer hiezu neu gegründeten Tochterfirma M. und I. Kaulla, auf deren Geschäftsführung sich Herzog Friedrich 1802 durch Vertrag maßgebenden Einfluß sicherte und der er zugleich den Beinamen einer Hofbank verlieh. (Kaulla a. a. O. S. 4).

Mutterhaus der beiden allerdings nur 5 Jahre bestehenden Banken: der Württembergischen Hypothekenbank (1868) und der Württembergischen Depositenbank (1867). Ein ebenfalls heute noch bestehendes Bankgeschäft ist das 1795 gegründete Haus Stahl & Federer, das neben einem Handel in Spezereiwaren und Wildhäuten auch einen Speditions- und Bankbetrieb hatte. 1794 entstand die Firma Dörtenbach & Co., die ihre Gründungsgeschichte bis zur Calwer Zeughandelsgesellschaft zurückführen kann und neben dem Bankgeschäft einen schwunghaften Holz- und Salzhandel betrieb [1]).

Im ganzen bestanden 1855 14 Firmen, die sich mit Bank- und Wechselgeschäften befaßten; vornehmlich war es der Handel mit Geld und Wertpapieren, der schon eine sehr schöne Ausdehnung angenommen hatte. So wurden in jenen Jahren für etwa 18—20 Millionen Gulden Wechsel und für beinahe ebensoviel Wertpapiere umgesetzt. Durch den Bau der Eisenbahnen und den dadurch begründeten Aufschwung der Stuttgarter Industrie wurden die bestehenden Kreditinstitute allmählich zu klein. Nach dem Vorbilde Englands, wo ganze Industriezentren durch die Hilfe der Banken entstanden sind, wollte man sich auch in Stuttgart von den kleinen an Handelshäuser angelehnten Banken emanzipieren. 1854 und 1855 wurden zwei Institute gegründet, die ihre Gelder meist nur hypothekarisch verliehen, das ist die alte Stuttgarter Lebensversicherung und die Allgemeine Rentenanstalt. Letztere betrieb zwar auch ein Kontokorrentgeschäft. Für den Bankkredit, den die junge Industrie damals in großer Menge bedurfte, wurden die Firmen: Württembergische Bankanstalt vormals Pflaum & Co. 1855, Gebrüder Rosenfeld 1865, die Württembergische Hypothekenbank 1867 gegründet. Auch für den langfristigen und genossenschaftlichen Kredit wurde gesorgt. In den 50er Jahren entstanden die Sparkassen und Sparvereine, sowie die Schulze-Delitzschschen Genossenschaften, denen kurz darauf die Raiffeisenschen Darlehens- und Vorschußkassen folgten [2]). Aber all dieser Kredit taugte

[1]) Löwenstein, Geschichte des württembergischen Kreditbankwesens. S. 39 ff.

[2]) Ein Vortrag über Vorschußvereine, den Schulze Ende 1855 in Stuttgart hielt, gab die Veranlassung zur Gründung einer (bereits im historischen Teil der Arbeit erwähnten) Handwerkerbank in Stuttgart im Jahre 1856. Trotz der ihr gezollten Anerkennung kam

nicht viel für die Stuttgarter Industrie, denn der Zins war gewöhnlich viel zu hoch, in der Regel 6—8%. Dazu waren die meisten Stuttgarter Banken wie auch die letztgenannten Kreditorganisationen gar nicht fähig, größere Kredite zu gewähren, und die auswärtigen Bankinstitute gaben nur großen und bekannten Unternehmen Kredit. So kann man aus allen Handelskammerberichten jener Zeit die Klage hören, daß alle Stuttgarter Banken mitsamt den Immobiliarkreditbanken nicht fähig seien, den nötigen Kredit aufzubringen, wofür als Grund angegeben wird [1]): „die Privatbankiers wenden sich mehr und mehr dem Effektenhandel zu und verlassen das Kontokorrentgeschäft, ferner die heillose Münzverwirrung in Württemberg und, aus diesem Grunde die absolute Abhängigkeit Stuttgarts von Frankfurt als Wechselplatz."

Um diese Schäden zu bessern verlangte Handel und Industrie die Schaffung von leistungsfähigen Banken im eigenen Lande, vor allem die Errichtung einer Notenbank, die den Wechselverkehr unabhängig machen sollte.

Namentlich um die Gründung von zwei Banken entstehen nun gewaltige Kämpfe, nämlich um die Gründung der Notenbank und der Vereinsbank.

Bei der Notenbank begann der Kampf bereits 1848 und zwar auf folgende Weise: Die Regierung hatte die württembergischen Kapitalisten zur Gründung einer württembergischen Depositen- und Diskontobank aufgefordert. Aber die Gelder flossen so spärlich, daß man das Projekt aufgab. Unterdessen wurden die Kreditverhältnisse nicht besser, dazu halfen auch die Verhandlungen in der Kammer nichts, und jedesmal, wenn eine Krise drohte, war die Folge, daß den Unternehmern rücksichtslos das Geld gekündigt wurde. Dazu kam noch, daß Wechsel auf Stuttgart infolge der miserablen Geldverhältnisse gar nicht unterzubringen waren. Obwohl sich der Gewerbeverein, die Zentralstelle für Gewerbe und Handel und sonstige Organi-

sie und ihre auf dem Lande errichteten Schwesterbanken erst mit der Einführung der Gewerbefreiheit im Jahre 1862 zu größerer Bedeutung. Heute bestehen auf genossenschaftlicher Grundlage folgende Banken: die Bank für Gewerbe und Handel, die Stuttgarter Gewerbekasse, die Bank für Haus- und Grundbesitz, und die Viehmarktbank Stuttgart, vgl. Kaulla a. a. O. S. 29 ff.

[1]) Löwenstein, .Geschichte des Stuttgarter Kreditbankwesens. S. 50.

sationen verschiedene Male (1848, 1852 und 1865) für das Notenbankprojekt verwandten, trat erst nach den ersten siegreichen Schlachten der deutschen Truppen in Frankreich ein Komitee zusammen, das die Errichtung einer Notenbank beschloß und den Plan der Regierung zur Genehmigung vorlegte. Im Sommer 1871 wurde sie endlich als Aktiengesellschaft gegründet [1]).

Infolge der langen Kämpfe um die Errichtung dieser Bank kam ihr die Gründung der Württembergischen Vereinsbank im Jahre 1869 zuvor. Sie wurde nicht als eine Bank von Bankiers und Finanzmännern gegründet, das ist der Unterschied von den meisten deutschen Bankinstituten, sondern sie war die Gründung einheimischer industrieller Firmen selbst, die in der Form einer Aktiengesellschaft das nötige Kapital selbst aufbrachten und sich auf diese Weise von fremden Einflüssen vollkommen fernhalten konnten [2]). Die Gründung der Württembergischen Vereinsbank ist ein Akt der Selbsthilfe der württembergischen Unternehmer, nachdem diese von der Regierung bei der beabsichtigten Gründung der Notenkank jahrelang im Stich gelassen worden waren. Sie entstand ohne Staatshilfe, lediglich aus eigenen Mitteln der Industriellen und kam nicht ohne Schwierigkeiten zustande, da ihre Gründung als Aktiengesellschaft nach den damaligen Gesetzen konzessionsbedürftig war. Aber die Namen eines Kilian Steiner [3]) und Gustav Schmoller [4]) als geistige Leiter und Förderer des

[1]) Löwenstein, Geschichte des württembergischen Kreditbankwesens. S. 65 ff.

[2]) Württembergische Vereinsbank, Rechenschaftsbericht während der ersten 25 Jahre. S. 1.

[3]) Ueber das tätige Leben dieses hervorragenden Mannes schreibt Gustav Schmoller in seinen „Charakterbildern" Seite 237: „Er lebte mehr und mehr den großen Geschäften. Er nahm tätigen Anteil an der Geschäftsleitung der ersten deutschen Effektenbank, nämlich der Deutschen Bank, an der Begründung und Ausführung der Anatolischen Bahnen, er baute das württembergische Bankwesen vollends aus, er wurde der finanzielle Berater und stellvertretende Vorsitzende der Gesellschaft, die das größte deutsche Verlagsinstitut schuf, indem sie eine Anzahl größerer Verlagsgeschäfte zur „Union" zusammenfaßte und damit die Cottasche Buchhandlung und den Verlag der Gartenlaube in Verbindung brachte, er war eine Hauptperson bei der Schaffung des Pulver- und Dynamit-Kartells, bei dem riesenhaften Aufschwung der Badischen Anilin- und Sodafabrik, er hat jahrelang daran gearbeitet das ungesunde Monopol der Rothschilds und ihres Klientel durch ebenbürtige Fusionen zu brechen."

[4]) Gustav Schmoller betätigte sich zwar an der Grün-

Unternehmens und die bedeutendsten württembergischen Industriellen mit Unterstützung einiger einheimischer Bankhäuser wie Benedikt in Stuttgart und Rümelin in Heilbronn bürgten für die Ueberwindung der Schwierigkeiten und 1869 wurde die heutige Württembergische Vereinsbank als „Vereinsbank in Stuttgart" gegründet. Die Vereinsbank verfolgte, wie schon ihre Gründung zeigt, als oberstes Ziel die Kreditierung der württembergischen Industrie, was sie durch Kommanditierung mit kleineren Banken und durch Filialerrichtung auf dem Lande in immer steigendem Maße durchzusetzen verstand. Die Vereinsbank beschäftigt sich weniger mit Neugründungen [1]), vielmehr sucht sie die Industrie durch Finanzierung von Fusionen konkurrierender Unternehmen und durch Umwandlung kapitalschwacher Kontokorrentkunden in Aktiengesellschaften zu stützen. So sind ihre bedeutendsten Leistungen in Stuttgart die 1881 erfolgte Fusion der Deckerschen Maschinenfabrik mit der Maschinenfabrik Eßlingen, sowie die Sanierung der Stuttgarter Tivolibrauerei 1888 durch Umwandlung in eine Aktiengesellschaft. 1869 entstand durch ihre Hilfe die große Schöpfung Adolf Kröners, die Union Deutsche Verlagsgesellschaft, ferner eines der größten deutschen Automobilwerke, die Daimler Motorengesellschaft in Untertürkheim, die Erbauung der Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch, die Umwandlung der Firma Behr & Vollmöller in Vaihingen in die „vereinigten Trikotwebereien" usw. [2]). Jedenfalls bildet heute die Württembergische Vereinsbank unstreitig den Mittelpunkt des Stuttgarter und württembergischen Bankwesens überhaupt und ist in dieser Hinsicht die beste Stütze der Stuttgarter Industrie.

dung der Bank persönlich nicht, hat aber durch seine literarische Tätigkeit der Verwirklichung der damaligen wirtschaftlichen Projekte großen Vorschub geleistet. Vgl. hiezu Löwenstein a. a. O. S. 84 ff.

[1]) Württembergische Vereinsbank Rechenschaftsbericht. S. 25.

[2]) Als den größten Erfolg vielleicht der ganzen württembergischen Bankgeschichte bezeichnet Löwenstein a. a. O. S. 102 die im Jahre 1870 erfolgte Vereinigung der Stuttgarter chemischen und Farbwarenfabrik von Rudolf Knosp und Heinrich Siegle mit der Badischen Anilin- und Sodafabrik in Ludwigshafen, durch die jenes gewaltige Unternehmen geschaffen wurde, das mit an erster Stelle in der chemischen Industrie der ganzen Welt steht. Die Vereinigung entsprang der persönlichen Initiative Steiners, der seitdem durch ein Glied seiner Familie im Aufsichtsrat vertreten ist, das zugleich die Interessen der württembergischen Vereinsbank vertritt."

Nach dem großen Krieg von 1870/71 kam mit dem Milliardensegen auch ein Aufschwung der Industrie. Die Ausfuhr allein stieg in den 70er Jahren um 50%. Die Folgen, die die rasch zunehmende Industrialisierung auf das Stuttgarter Bankwesen hatte und umgekehrt welchen Einfluß die einige Jahre später erfolgten Zusammenbrüche der jungen Gründerbanken auf die Industrie ausübten, haben wir bereits bei der Beschreibung der industriellen Entwicklung in jenen Jahren konstatiert.

Im übrigen war die Geschichte der Stuttgarter Kreditverhältnisse frei von allen sensationellen Ereignissen. 1875 wurden die Münzverhältnisse und das Banknotenwesen neu geregelt und dadurch eine unabhängigere Stellung, namentlich von Frankfurt, erzielt. 1876 wurde die Stuttgarter Reichsbankhauptstelle errichtet. Durch die steigende Industrialisierung wurde das Stuttgarter Bankwesen innerlich gefestigt und konnte bald daran denken Filialgründungen auf dem Lande vorzunehmen und dadurch auch die industrielle Tätigkeit auf dem Lande zu heben.

Die Stuttgarter Bankverhältnisse sind, wie die der Industrie, sehr solide und gut fundierte zu nennen, was sich bei den Bankkrachs der 70er Jahre deutlich erwiesen hat, wo nur die spekulativen Gründerbanken eingegangen sind, während die übrigen keinen großen dauernden Schaden genommen haben. Natürlich bemerkt man auch in Stuttgart wie überall im Reich im Bankgewerbe die Tendenz zur Zentralisation, wenn auch dieses Bestreben hier nicht so deutlich ausgeprägt ist, wie z. B. in der Reichshauptstadt. So schlossen 1881 die Württembergische Vereinsbank und die Württembergische Bankanstalt eine Interessengemeinschaft und 1905/06 verband sich die Stahl & Federer Aktiengesellschaft mit der Berliner Diskontobank auf ähnliche Weise.

Im übrigen sind die Stuttgarter Bankverhältnisse sehr eigenartig. Wenn sich auch in letzter Zeit eine entschiedene Tendenz geltend macht, die den kleinen Bankiers die Existenz rauben möchte, wenn auch 1887 noch 47, 1895 89, 1907 dagegen nur noch 78 Bankgeschäfte zu zählen waren, so ist doch Stuttgart der typische Platz für den kleinen Privatbankier, und es gibt sicherlich nicht viel Orte in der Größe Stuttgarts, die ähnliche Verhältnisse aufweisen.

Diese Art der Kreditgewährung durch den kleinen Einzel-

bankier finden wir sonst nur in den ersten Anfängen der industriellen Entwicklung. Früher namentlich war der Privatbankier bei den mittel- und kleinindustriellen Unternehmern sehr beliebt, verschwand aber in den allermeisten Großstädten mit zunehmender Konzentration im Bankbetrieb. Trotz dieser Konzentration, die, wie wir soeben sahen, auch in Stuttgart stattgefunden hat, hat noch eine verhältnismäßig große Zahl von Privatbankiers ihre Selbständigkeit zu wahren gewußt, wenn auch ihre Zahl erheblich zurückgegangen ist [1]). Die Gründe für die Existenzfähigkeit der kleinen Banken sind meist lokaler Art. Einmal liegt dies wohl an den vielen Rentnern und Pensionären, sowie an den kleinbürgerlichen Verhältnissen überhaupt, die in Stuttgart, trotzdem es heute Großstadt mit über 300 000 Einwohner ist, teilweise noch herrschen. Andererseits liegt auch der Grund bei der Industrie und den Industriellen selbst. Da viele Unternehmungen offene Handelsgesellschaft oder vielfach Familienaktiengesellschaften sind, so kommt in Stuttgart weniger die Kreditbeschaffung durch Aktien- oder Obligationenunterbringung als durch Kontokorrentkredit in Betracht. Und diesen Kontokorrentkredit, der allerdings kein Anlage- sondern lediglich Betriebskredit ist, läßt sich der Stuttgarter Industrielle, der in der Regel Einheimischer ist, lieber von einem Bekannten einräumen, mit dem er meist persönliche Beziehungen unterhält, und bei dem die Kreditgewährung Vertrauenssache ist, als bei einer Großbank, von der ihm ganz schematisch nach bestimmten Grundsätzen ein gewisser Kredit eingeräumt wird. Daß diese Art der Kreditgewährung in Stuttgart noch herrscht, obwohl sie vom kaufmännischen Standpunkt aus als technisch nicht vollkommen angesehen werden kann, ist typisch für den Stuttgarter Unternehmer. Der Stuttgarter Industrielle will durch die Kreditgewährung nicht nur persönlich beehrt werden, sondern er will namentlich seinen Bankier auch persönlich kennen. Bei ihm ist das Persönlichkeitsmoment das Ausschlaggebende, er will Personalkredit im wahrsten Sinn des Wortes haben.

Wir möchten fast annehmen, daß gerade dies Moment für die Entwicklung der Stuttgarter Industrie sehr günstig gewirkt

[1]) 1907 gab es in Stuttgart 78 Bankbetriebe. 47 beschäftigten 1—10 Personen; 11 beschäftigten 6—10 Personen; 16 beschäftigten 11—50 Personen; 4 beschäftigten 51—200 Personen.

hat, namentlich in früheren Jahrzehnten, als die Privatbankiers, bei den damals herrschenden bescheideneren Verhältnissen, auch noch Anlagekredit zu gewähren in der Lage waren. Denn sicherlich hätte manche Großbank, der ein junges Unternehmen keine genügende reale Sicherheit bot, und die keine genügende Einsicht in die internen Verhältnisse einer Fabrik hatte, mancher hoffnungsberechtigten Industrie den Kredt verweigert und dadurch die Existenz geraubt.

Zum Schlusse dieses Abschnittes möchten wir noch der Stuttgarter Börse [1]) gedenken, obwohl sie bei der Nähe Frankfurts keine große Bedeutung hat. Ihre Gründung wurde bereits 1853 durch die Zentralstelle für Gewerbe und Handel angeregt, die dadurch die in jener Zeit im Entstehen begriffene Textil- und Mühlenindustrie, sowie den Getreidegroßhandel zu heben hoffte. Der Vorschlag fand zunächst keinen großen Anklang. Unabhängig von dem Vorschlag der Zentralstelle wurde die Gründung der Börse bereits 1860 durch württembergische, badische und bayrische Textilindustrielle vorbereitet, die monatlich in Stuttgart unter dem Namen „Industriebörsenverein" zusammenkamen, um sich über den Geschäftsgang und die Preise ihrer Waren gegenseitig zu orientieren. 1861 waren es bereits 432 beteiligte Firmen, davon 108 nicht württembergische [2]). Von 1880 an fand zweimal monatlich Börsenversammlung statt und der Börsenverein trennte sich nun zwecks Errichtung einer Handels- und Industriebörse. Die Industriebörse hatte 1906 etwa 210 Mitglieder. Zu gleicher Zeit wie die Industriebörse wurde die Landesproduktenbörse gegründet, die 1906 etwa 300 Mitglieder hatte. Handelsobjekte sind gewöhnlich Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Kraftfuttermittel und Futtersamen.

Die Effektenbörse, die ein paar Monate nach der Industriebörse entstand, wurde durch Dörtenbach, die Hofbank, Pflaum und Co., Keller Söhne, die Rentenanstalt, sowie Stahl und Federer ins Leben gerufen. Börsenversammlung findet täglich statt. Bis 1881 hatte sie mit der Industriebörse gemeinschaftliches Lokal und gemeinschaftliche Ausschußmitglieder. Ihre gewöhnliche Mitgliederzahl beträgt 60—70.

---

[1]) Die Hauptdaten über die Stuttgarter Börse entnahmen wir Hubers Festschrift 1. Teil S. 29 ff.

[2]) Hartmann a. a. O. S. 263.

Nach diesen Ausführungen dürfen wir die Stuttgarter Kreditinstitute wohl zu den industrialisierenden Faktoren rechnen. Die Stuttgarter Banken sind zwar nicht groß genug, um größere als lokale Bedeutung zu haben, aber ihre Aufgabe war es auch nur und wird es auch für die Zukunft sein, die bestehende Industrie durch Betriebskredit zu stützen und sich bei Neugründungen kommanditarisch zu beteiligen. Die Lösung dieser Aufgabe ist ihnen bis jetzt in reichlichem Masse gelungen.

Neuntes Kapitel.

Die Bevölkerung in ihrer Wirkung auf die Industrialisierung.

Friedrich Naumann schreibt in dem bereits angeführten Artikel „Der deutsche Süden" in den Süddeutschen Monatsheften [1]):

„Es ist natürlich nicht schön, wenn in jeder Ecke eine Werkstatt und bei jedem dritten Dorfe eine Fabrik zu finden ist. Es gibt Leute, die den vergangenen Zustand mehr lieben als den zukünftigen, aber auch fühlen, daß es hier kein Aufhalten gibt. Wovon sollen die Menschen leben, wenn sie im Lande bleiben wollen? Theoretisch sind sozusagen alle Parteien darüber einig, daß das Gewerbe gefördert werden muß. Auch der Landmann, Weingärtner und Handwerker wissen, daß sie den Fabrikdienst indirekt mit nötig haben. Zwischen dem Kleinbauern und Fabrikarbeiter ist gar keine strenge Scheidung mehr möglich, da dieselben Familien und teilweise auch dieselben Personen industriell und landwirtschaftlich tätig sind. Diese Verflochtenheit ist im Süden stärker als im Norden. Alles Volk braucht lohnende Arbeitsaufträge, die Schwierigkeit ist bloß, sie zu beschaffen."

Diese Arbeitsbeschaffung ist für den Süden, wenigstens für Stuttgart, nicht so schwierig, wie Naumann es sich vorzustellen scheint. In der 30er und 40er Jahren des letzten Jahrhunderts wäre diese Befürchtung richtig gewesen, aber seitdem ist die Industrie in einem weit größeren Umfange gewachsen wie die Bevölkerung des Stuttgarter Bezirks, so daß trotz des sehr

[1]) Süddeutsche Monatshefte. Jahrgang 1912/13. S. 119.

großen Zuzugs aus ganz Württemberg und auch aus dem Reich in vielen Jahren ein empfindlicher Arbeitermangel sich geltend gemacht hat. Der deutlichste Beweis hiefür ist der große Andrang polnischer, italienischer und galizischer Arbeiter, die, trotzdem sie meist ungelernt sind, reichlich Beschäftigung finden, da es der Industrie an einheimischen Kräften fehlt. Allerdings war dies nicht immer so. Bis beinahe zur Mitte des letzten Jahrhunderts war die Gewerbetätigkeit so gering, daß man eben nur so viel produzierte, als man an Ort und Stelle verbrauchte. Aber als sich für die Stuttgarter Industrie die Konjunktur durch Schaffung von Absatzmärkten und Verkehrswegen hob, zeigte sich bald die Tüchtigkeit des schwäbischen Stammes, die es fertig brachte eine Industrie zu erzeugen, die man niemals in einer so ungünstig gelegenen Gegend zu finden hoffte. Denn es steht fest, daß draußen im Reich nicht nur die Erwerbsmöglichkeiten (größere Absatzgebiete, Massenproduktion) besser sind, sondern daß auch die Arbeitsintensität geringer als in Stuttgart sein darf, um denselben Erfolg zu erzielen [1]). Der Grund hiefür liegt in der Notwendigkeit der Stuttgarter Industrie, nur äußerst solide Qualitätsarbeit, oft unter Entbehrung von Maschinen herzustellen, was eine größere Arbeitsleistung und mehr Arbeitskräfte benötigt.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die industrielle Entwicklung so ganz anders als in den ersten Jahrzehnten des vergangenen Jahrhunderts. In der ersten Hälfte sehen wir nichts als schweres Ringen mit dem ausländischen Wettbewerb, dessen Folge Verelendung und Auswanderung war; in der zweiten Hälfte eine rasche Besserung der Verhältnisse, ein plötzlicher Aufstieg. Schmoller sagt [2]): „Wo die Vorbedingungen für die Großindustrie gegeben sind, da entstand sie und zwar stets durch die Initiative hervorragend geschäftsbegabter Männer, welche im einzelnen Fall das Problem zu lösen wußten."

Dieser Satz findet reichlichste Anwendung auf Stuttgart. Vornehmlich sind es die geistigen Kräfte, das ruhige Wesen, die sachliche Ueberlegung und die Organisationsgabe des schwäbi-

[1]) Vgl. in den Württemb. Jahrb. für Stat. und Landeskunde von 1911 den Aufsatz von Losch über „die Veränderungen im wirtschaftlichen und geselligen Aufbau Württembergs".

[2]) Schmoller, Grundriß der allgemeinen Volkswirtschaftslehre. S. 499.

schen Unternehmers und Ingenieurs, die die Stuttgarter Industrie geschaffen haben. Interessant ist auch zu konstatieren, daß viele Begründer der ersten Stuttgarter Industriebetriebe, Hugenotten, vertriebene Franzosen sind. Der religiöse Ernst, der diese Männer beseelte, hat sicher auf ihre geschäftlichen Verhältnisse gewirkt und diesen seinen Stempel aufgedrückt. Viele der ersten und auch jüngeren Stuttgarter Fabrikanten, Dieudonné, Duvernoy, Fouquet, D'Ambly, Terrot usw. haben französische Namen.

Ein weiteres Merkmal, und sicher auch ein Grund mehr für das Gedeihen der Stuttgarter Industrie ist die Bodenständigkeit sowohl der Arbeiterschaft wie namentlich auch der Unternehmer. In Stuttgart ist größtenteils die ganze industrielle Tätigkeit Generationenarbeit, Familienarbeit bis ins vierte und fünfte Glied, kein traditionsloses Erwerbsgeschäft. Deshalb darf es uns auch nicht wundern, wenn die Verfassung der meisten Betriebe so konservativ und am Alten hängend ist. Natürlich hat der Zug der Zeit und die notwendige Vergrößerung der Betriebe auch eine Umänderung der Besitzform zur Folge gehabt. Aber auch heute noch ist die beliebteste Rechtsform der Stuttgarter Industriebetriebe die der offenen Handelsgesellschaft. In den Großbetrieben sind ja auch die Aktiengesellschaften sehr eingebürgert, aber nicht selten sind sie lediglich Familiengesellschaften, deren Aktien nicht an der Börse gehandelt werden, sondern im Besitze der Familie bleiben. Aus diesem Grunde hat die Stuttgarter Industrie noch oft etwas Patriarchalisches an sich und keinen so unpersönlichen Charakter wie dies sonst den Großbetrieben eigen ist. Typisch hiefür ist auch die Tatsache, daß die privaten Erwerbsgesellschaften mehr im Wachsen begriffen sind als die genossenschaftlichen und öffentlichen [1]).

Aus all diesen Ausführungen geht hervor, daß in Stuttgart ganz im Gegensatz zu vielen anderen Industriegegenden die

[1]) Löwenstein a. a. O. S. 16 charakterisiert den soliden Aufbau der württembergischen Industrie, indem er ausführt: „Es blieb immer der Satz wahr, den die Stuttgarter Handelskammer schon im zweiten Jahr ihres Bestehens in ihrem Jahresbericht (1856) aussprach: „Der Gang der Geschäfte stellt sich als ein durchaus gesunder dar. Eigentliche Spekulationsgeschäfte sind der württembergischen Industrie fremd."

individuellen Unternehmer selbst und nicht „die industriellen Manager" die Seele des Geschäfts sind, da, soweit die Betriebe noch im Besitze von Familien oder Einzelpersonen sind, in weitaus den meisten Fällen die Besitzer an der Spitze des Geschäfts stehen, auch wenn sich bereits eine Vergesellschaftung vollzogen hat.

Die Begründer der Stuttgarter Industrie waren Friedrich Jobst, Rudolf Knosp und Heinrich Siegle in der Herstellung chemischer Präparate, Friedrich Wirth für die Möbelfabrikation. Die ersten Klaviere stellte Johann Lorenz Schiedmayer her, Wilhelm Benger, Karl Faber und Elsas waren Begründer der Textilgroßindustrie. G. Kuhn, G. Daimler und Hermann Werner sind die Begründer der Metall- und Maschinenindustrie. Gottlob Federer, R. Kaulla, G. H. Keller und Dörtenbach die Schöpfer des Stuttgarter Bankwesens, Cotta, Hallberger und Hoffmann und Kröner die bedeutendsten Schöpfer des Stuttgarter Buchhandels.

Aehnlich eigenartig wie die Verhältnisse in der Unternehmerschaft sind sie bei den Arbeitern. Die Bevölkerung mußte erst allmählich für die Industrie erzogen werden. Obwohl Dr. Mirus auf dem volkswirtschaftlichen Kongreß in Stuttgart 1861 gesagt hat: „Wie leicht es ist ein ackerbautreibendes Volk schnell zu einem industriellen heranzubilden hat uns Württemberg gezeigt. Während dort früher einzelne Industriezweige gar nicht, einzelne nur unvollständig vertreten waren, nimmt heute Württembergs Industrie eine hervorragende Stellung ein", ging die Heranbildung eines tüchtigen Arbeiterstandes sehr langsam vor sich.

Wenn Mirus dies 1861 gesagt hat, so mag er für die damalige Zeit vielleicht Recht gehabt haben, denn für die verhältnismäßig wenigen Fabriken, die es damals in Stuttgart gab, waren die Arbeiter bei den kleinen Verhältnissen noch leicht zu bekommen. Aber wir meinen, im allgemeinen dürfte es nicht so leicht sein, aus Ackerbauern rasch gute Industriearbeiter zu schaffen. Andererseits hat sich auch in Stuttgart der Satz erfüllt, daß der Bevölkerungszuwachs fast ausschließlich der Industrie und dem Handel zugute kommt. Das zeigt sich am besten in dem ungeheuer raschen Anwachsen der Stuttgarter engeren und weiteren Vororte, wie Fellbach, Untertürkheim, Zuffenhau-

sen, Feuerbach, Kornwestheim usw. Aus den ackerbautreibenden Dörfern sind heute Fabrikorte mit rauchenden Schornsteinen geworden. Allerdings setzte diese Entwicklung nicht plötzlich ein, sondern sie ging, namentlich in den ersten Jahren der Industrialisierung, langsam vor sich und zeigte erst in den letzten Jahren eine raschere Intensivierung.

Für den Stuttgarter Industriearbeiter ist charakteristisch, daß sich bei ihm der Internationalismus, die proletarischen Eigenschaften, nicht in demselben Maße geltend machen wie bei seinen Kollegen in den andern Großstädten; der bürgerlich-kleinbäuerliche Zug hat selbst den in der Schwerindustrie beschäftigten Arbeiter nicht verlassen. Der Stuttgarter Industriearbeiter hat sich eine höhere soziale Stellung dadurch zu wahren gewußt, daß er größtenteils nicht in großen Mietskasernen wohnt, sondern außerhalb der Hauptstadt und ihren engeren und weiteren Vororten geblieben ist, als „Pendelwanderer" täglich seinem Arbeitsort zuwandert und draußen auf seinem Dörfchen mit Hilfe seiner Familie noch eine kleine Landwirtschaft betreibt. Schumann charakterisiert die schwäbischen Arbeiter in seiner Abhandlung über „Die Arbeiter der Daimler Motorengesellschaft Stuttgart—Untertürkeim" folgendermaßen: „ . . . . Sie sind kein Atom im Meere der Mietskasernen, sondern der Herr Schreiner Soundso und der Herr Tagelöhner Soundso spielen noch eine gewisse Rolle in dem benachbarten Kreise. Das Wort Fabrikarbeit hat auch in Württemberg noch nicht ganz den peinlichen dumpfen und drückenden Klang wie etwa im rheinisch-westfälischen Industriegebiet oder im Norden Deutschlands, etwa Berlin oder Hamburg. In Württemberg ist der Arbeiter in kürzester Zeit weg von der Stätte seines Wirkens, rasch befindet er sich in den schönen hügeligen Fluren, inmitten wogender Kornfelder, auf den rebengeschmückten Bergen seines Landes."

Aber auch die Stuttgarter Arbeiterschaft macht einen Konzentrationsprozeß mit. Diejenigen Arbeiter, die sich noch eine kleine Landwirtschaft halten wollen, sind infolge der teuren Bodenpreise gezwungen, weit vom Arbeitsort zu wohnen und das hat natürlich seine Nachteile namentlich für das Familienleben. Andererseits geben die von den sozialen Vereinen erbauten Arbeiterkolonien, wie wir in einem späteren Abschnitt näher sehen

werden, eine günstige Möglichkeit sich in der Nähe des Arbeitsorts anzusiedeln und sich so immer mehr um den Arbeitsort zu zentralisieren. Daher finden wir in den letzten Jahren eine nicht unbedeutende Agglomeration von Arbeitern in den Stuttgarter Vororten, die früher auf dem Lande gewohnt hatten.

Auch noch in anderer Hinsicht zeigt die Entwicklung der Arbeiterschaft neue Formen und ist mit der des Unternehmertums analog. Je mehr sich die privaten Unternehmer vergesellschaften, je unpersönlicher der Betrieb wird, desto mehr sind die Arbeiter geneigt, sich zu organisieren und ihre Forderungen in Streiks durchzusetzen. Je mehr Konsortien und je weniger persönliche Inhaber, desto mehr löst sich auch das Interesse des Arbeiters von demjenigen des Unternehmers ab.

Das Gesamturteil über den Stuttgarter Industriearbeiter muß daher folgendes sein: Infolge des demokratischen Zuges des schwäbischen Stammes ist in der Stuttgarter Bevölkerung keine so scharfe Klassenbildung wie anderswo vorhanden. Das bewirkt natürlich ein viel persönlicheres Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer und trägt viel dazu bei, hochstehende Qualitätsarbeiter zu erziehen, auf welche die Stuttgarter Industrie in erster Linie angewiesen ist. Schumann sagt in seiner oben angeführten Schrift: „Auf einem guten Arbeiterstamm ruht die industrielle Leistungs- und dadurch Konkurrenzfähigkeit des württembergischen Landes."

Ein weiterer Grund, der Stuttgart gerade zum Sitz bestimmter Industrien macht, ist Stuttgarts Eigenschaft als Großstadt. Sombart sagt in seinem „modernen Kapitalismus": „Die Großstadt ist vorzugsweise Sitz der industriellen Tätigkeit wegen:
der Nähe der Handels- und Kreditunternehmen,
der Nähe technischer und wissenschaftlicher Hilfskräfte,
der Sicherheit, hochqualifizierte Arbeiter am Platze zu finden,
des Angebots besonders billiger Hilfskräfte" [1]).

Die Großstadt ist ferner Sitz der Industrie, weil sie die Massen an sich zieht [2]). Das zeigt sich auch bei Stuttgart deutlich.

[1]) Sombart a. a. O. S. 218.

[2]) Diese große Agglomeration der Maßen gestattet den Industrien wieder eine gewisse Auslese zu treffen und so die Qualitätsarbeiter ansich zu ziehen. Allerdings ist dies bei Stuttgart bei dem oft herrschenden Arbeitermangel nicht so gut möglich wie in anderen Großstädten. (Vgl. hiezu die Ausführungen im 10. Kap.)

Nicht bloß die höheren Löhne, sondern die Stadt und das städtische Leben, das Streben nach Bildung, der größere Geburtenüberschuß aus dem Lande, die Möglichkeit, die Kräfte in der Industrie besser ausnützen zu können, nicht zuletzt die Sucht nach Vergnügen, machte Stuttgart zum Konzentrationspunkt des württembergischen Arbeitsmarktes. Dort sucht die junge kräftige und arbeitsfreudige Jugend Beschäftigung in lohnender Arbeit [1]), und die alternden und verbrauchten Kräfte in einfacheren Beschäftigungsarten oder in der Hausindustrie.

Die Agglomeration der Massen läßt sich auch, wenngleich nicht mit mathematischer Genauigkeit statistisch erfassen. Da sich die neuzuziehenden Personen der teuren Mieten halber meist nicht mitten in der Stadt ansiedeln, sondern sich in den Vororten, in der Nähe ihrer Arbeitsgelegenheit niederlassen, so kann man die Intensität der Agglomeration an dem Wachstum der Vororte mit ziemlicher Sicherheit nachweisen. 1910 zeigte sich folgendes Ergebnis:

Einwohnerzahl Stuttgarts	176 699 Pers.
Einwohnerzahl des 10-km-Umkreises von Stuttgart	123 795 Pers.

Daher betrug die Stadtbevölkerung nur 58,8% der Gesamt-Agglomeration.

Grunzel [2]) unterscheidet zwei Arten von Großstadtbildung. Er schreibt:

„Die einen Städte möchte ich die geselligen Städte nennen. Ihr gehören die Hauptstädte und sonstigen Städte an, die wegen irgend einer Bevorzugung zu Mittelpunkten einer gesteigerten Geselligkeit und Luxusentfaltung geworden sind, die sich in hervorragender Weise der Pflege von Kunst und Wissenschaft widmen, die daher auch einen starken Fremdenverkehr aufweisen. In ihnen zeigt sich eine ausgesprochene Citybildung und eine fortschreitende Dezentralisatien des Wohnungsmarktes. Die Mitte wird gemeinsamer Arbeit und gemeinsamem Vergnügen vorbehalten, in den äußeren Bezirken dagegen nimmt die

[1]) Schwarzschild schreibt a. a. O. S. 781 darüber: „Die Großstadt besitzt ihrer vorzüglichen Arbeitskräfte wegen geradezu ein Monopol und daher liegt ihre Entindustrialisierung (hier wird darunter die Hinausverlegung aufs platte Land gemeint) vorerst ganz außer dem Bereich der Möglichkeiten. Sie ist vielmehr der Standort der Elite der volkswirtschaftlichen Gewerbe."

[2]) Grunzel, Sieg des Industrialismus. S. 53.

Wohnbevölkerung rasch zu. Rings um die Städte ziehen sich Fabriken und Erholungsstätten, die aber mit der Erweiterung des Bauareals immer weiter hinausgedrängt werden. Zuerst nahm die Stadt der Landwirtschaft die Menschen, jetzt nimmt sie ihr auch den Boden.

Die zweite Gruppe kann man als die der industriellen Städte bezeichnen. Sie entstehen im Anschluß an eine Industrie, wachsen mit ihr rasch, amerikanisch, entvölkern aber nicht die Umgebung und unterliegen auch nicht der Citybildung wie die geselligen Städte, sondern bilden nur Verdichtungspunkte einer sehr stark bevölkerten Gegend und kommen daher oft in Gruppen vor. Sie sind schließlich der industriellen Arbeit so sehr dienstbar, daß sie oft den primitivsten Ansprüchen des geselligen Lebens nicht genügen."

Ganz entschieden gehört Stuttgart zu der Gruppe der geselligen Städte. Stuttgart hat besondere Arbeiterviertel (Ostheim, Südheim, Westheim, Gaisburg usw.), Villenviertel und Geschäftsviertel. Es herrscht auch, wie wir später näher sehen werden, eine ziemliche Trennung von Wohn- und Arbeitsort; die Arbeiter strömen morgens in die Stadt hinein und abends hinaus. Trotzdem beginnt Stuttgart erst ganz langsam eigentliche Großstadt zu werden. Das zeigt sich namentlich daran, daß in letzter Zeit mehr wie früher die Lage der Geschäftshäuser entsprechend bezahlt wird. Die Fabriken werden immer mehr in den Vororten erstellt, die Anzeigen und Plakate erscheinen in erhöhtem Maße an Häusern, Bahnhöfen und Litfassäulen, Reklame, namentlich die großstädtische Lichtreklame beginnt sich einzubürgern. Die Unternehmungen werden größer und komplizierter, Warenhäuser entstehen auf der einen und feine Spezialgeschäfte auf der andern Seite. Und trotzdem ist Stuttgart heute noch recht weit vom dem eigentlichen Typus einer Großstadt entfernt. Stuttgart fehlt der unpersönliche Verkehr, die Agglomeration der großen Massen, die einander nicht kennen. Es ist noch mehr wie München kleinbürgerlich geblieben trotz der verhältnismäßig großen Zuwanderung. Diese letztere Erscheinung, der kleinbürgerliche Zug hat hauptsächlich ihren Ursprung darin, daß Stuttgart die Stadt Württembergs ist, wohin die vielen Pensionäre und Rentner ziehen, um ihren Lebensabend zu beschließen. Ein anderes Beispiel für die kleinbür-

gerlichen Verhältnisse Stuttgarts haben wir schon oben bei der Besprechung des Kleinbankierwesens angeführt.

Daß Stuttgart noch nicht Großstadt im eigentlichen Sinn des Wortes ist, zeigt auch die sonderbare kapitalistische Entwicklung. Diese hat sich überhaupt erst verhältnismäßig spät bemerkbar gemacht, und als sich ihre Früchte, in den Fabriken, den Fusionen, den Arbeiterquartieren usw. zeigten, war es wiederum der Kapitalismus selbst, der die Unternehmer zwang, sich aus dem Bannkreis der Stadt zurückzuziehen und sich in den Vororten anzusiedeln. Stuttgart hat auch noch keine richtige City, wie die meisten anderen Großstädte. Es hat wohl Geschäftsstraßen, aber diese haben lange nicht die Bedeutung wie die Berliner oder Leipziger Geschäftsviertel. Stuttgart ist ähnlich wie München Residenzstadt, Sitz sämtlicher Regierungsbehörden, eine Stadt der Beamten und Rentiers und ganz draußen, wenn wir den Stuttgarter Kessel verlassen haben und die Neckarebene sich weitet, beginnt erst die Industriestadt Stuttgart, die eigentliche industrielle Sphäre der schwäbischen Landeshauptstadt.

Nichtsdestoweniger hat Stuttgart, wie wir bereits gesehen haben, typisch großstädtische Gewerbe, die natürlich nicht durch die Gesinnung der Menschen, sondern durch ihre Agglomeration bedingt sind. So vor allem die Konfektionsindustrie, die Fabrikation von Luxusartikeln, Zigarren Möbeln, Gold- und Silberwaren usw., die alle auf Massenabsatz, auf der Wohlhabenheit der Massen sowie auf dem Vorhandensein qualifizierter Arbeiter aufgebaut sind.

Nach all diesem läßt sich auch der Charakter der Stuttgarter Industrie leicht verstehen. Sie ist bodenständig, solide, langsam wachsend, vorsichtig arbeitend, hat wenig Riesenbetriebe, aber auch nicht viele leichtsinnige und spekulative Gründungen. Der kleine Handwerker arbeitet sich nicht selten durch Fleiß und Klugkeit in langer Generationenarbeit zum Fabrikanten empor, ganz im Gegensatz zu anderen Industriegegenden, wo ein Kapitalist oder ein Konsortium von solchen eine Industrie gründet, weil gerade die Konjunktur oder die industriepolitische Lage des Ortes passend erscheint.

Aus dem soliden Charakter der Stuttgarter Industrie ergibt sich allerdings auch sehr leicht eine zu große und unbegrün-

dete Aengstlichkeit, die oft die beste Konjunktur verpassen läßt. Auch ist der konservative Sinn des Stuttgarter Unternehmers der Grund, daß in anderen deutschen Industriegegenden die modernen Einrichtungen, die neuen Lohn- und Betriebssysteme nicht selten früher eingeführt worden sind als in Stuttgart, wodurch die Industrie auch schon öfters in Nachteil gesetzt worden ist.

Wenn wir nun zum Schlusse dieses Kapitels das Fazit ziehen und uns fragen, welche Faktoren haben nun eigentlich die Industrialisierung Stuttgarts bewirkt, so müssen wir in erster Linie die Bevölkerung selbst hiefür verantwortlich machen. Sie zwang, wie Friedrich Naumann sagt, den Produktionsvorgang zu sich hinein. Sie selbst hat die Industrie durch ihre Charaktereigenschaften erst möglich gemacht. Die Bevölkerung hat erstens die Industrie als solche geschaffen und hat dann diese so um- und ausgestaltet, daß sie lebensfähig war und ist. Kreditinstitute und Verkehrswege sowie die staatliche wie die kommunale Politik haben auch einen großen Anteil an der Industrialisierung, aber keiner dieser Faktoren hätte diesen Erfolg erringen können, hätten nicht die Eigenschaften der Bevölkerung die Eigenschaften der Lage ausgeglichen.

III. Teil.

Zehntes Kapitel.

Die Wirkung der Industrialisierung auf die Bevölkerung *).

Adolf Wagner[1]) sagt: „Volkswirtschaftlich betrachtet ist die Bevölkerung eines Volkswirtschaftsgebiets in ihren arbeitsfähigen, arbeitswilligen und tatsächlich arbeitenden Gliedern der Vertreter des Faktors „wirtschaftliche Arbeit" in der Produktion der Güter. . . . Betrachtet man", sagt derselbe Verfasser später, die Bevölkerung eines Gebietes vom Standpunkt des Produktionsinteresses, so hängt die Produktionsfähigkeit und die wirkliche Produktionsleistung . . . von der Größe und Zusammensetzung der Bevölkerung ab."

Wie wir aus den nachfolgenden Statistiken sehen werden, stehen tatsächlich Bevölkerung und Industrialisierung in steter Wechselwirkung zueinander. Ein Fortschreiten der einen hat deutlich ein Wachsen der andern zur Folge.

Die mittlere Bevölkerung Deutschlands, Württembergs und Stuttgarts betrug seit 1830:

Jahr	Württemberg	Reich	Stuttgart
1830	1 575 000	29 520 000	28 000
1841	1 653 000	32 985 000	42 200
1852	1 737 000	35 862 000	50 000
1861	1 419 000	38 003 000	61 300
1871	1 815 000	40 997 000	91 600

*) Die in diesem Abschnitt enthaltenen Tabellen entstammen in ihrer Mehrzahl den Württembergischen Jahrbüchern für Statistik und Landeskunde. Teils wurden diese auch vom Verfasser durch Zahlen aus der „Statistik des Deutschen Reiches" und anderen Tabellenwerken ergänzt.

[1]) Wagner, Grundlegung der politischen Oekonomie. S. 466 und 467.

Jahr	Württemberg	Reich	Stuttgart
1880	1 968 000	40 095 000	117 300
1890	2 036 000	49 241 000	139 800
1895	2 076 000	52 001 000	158 370
1900	2 164 000	56 076 000	177 400
1905	2 292 000	60 314 000	251 000
1910	2 427 000	64 568 000	268 000

Aus diesen Zahlen zeigt sich eine mäßig rasche Zunahme der Stuttgarter Bevölkerung, die einem allerdings groß erscheint, wenn man bedenkt, daß die Gesamtbevölkerungszunahme Württembergs seit 1830 erheblich hinter der des Reichs zurückbleibt. So betrug die Bevölkerungszunahme Württembergs und des Reichs von 1871:

auf:	Württemberg	Reich
1875	3,46 %	4,84 %
1880	4,76 %	6,76 %
1890	4,07 %	6,19 %
1900	4,24 %	7,64 %
1910	5,88 %	7,33 %.

Dagegen zeigte die Bevölkerung Stuttgarts eine verhältnismäßig geringe Zunahme, wenn wir sie mit andern Großstädten vergleichen. So wuchs beispielsweise im Zeitraum 1870—1910:

Stuttgart um	200 %,
Charlottenburg um	845 %,
Ludwigshafen um	675 %,
Mannheim um	250 % [1]).

Eine größere Bevölkerungszunahme erfuhr Stuttgart erst seit der Zeit intensiverer Industrialisierung, also etwa seit den 60er Jahren:

1861—64	nahm Württemberg	um	5,3	per Mille	zu,
	Stuttgart	„	68,1	„ „	„
1864—67	nahm Württemberg	„	5, 6	„ „	„
	Stuttgart	„	97,0	„ „	„
1867—71	nahm Württemberg	„	22,5	„ „	„
	Stuttgart	„	209,0	„ „	„

Gustav Rümelin schaute dem starken Bevölkerungszuwachs, namentlich im ersten Jahrzehnt nach der Begründung mit Besorgnis entgegen [2]), obwohl er schon damals bei

[1]) Allerdings muß hier bemerkt werden, daß diese Städte auch mehr und größere Vororte einzugemeinden in der Lage waren. Die Statistik ist dem „Königreich Württemberg" allgem. Teil S. 176 entnommen.

[2]) Das Königreich Württemberg allgem. Teil S. 84.

Württemberg geringer war als im Reich, und viele mit ihm haben um eine gesunde Weiterentwicklung der Industrie gebangt. Aber die Befürchtungen haben sich alle als unbegründet herausgestellt. Obwohl sich der Geburtenüberschuß seit jenen Jahren noch beträchtlich erhöhte und Stuttgarts Bevölkerung sich inzwischen verdreifacht hat, hat sich die Lebenshaltung keiner Bevölkerungsklasse verschlechtert, im Gegenteil die Löhne sind nicht nur nicht gleich geblieben, sondern sind sogar ungemein gestiegen. Der Volkswohlstand hat sich, wie die Sparkassen- und Versicherungseinlagen zeigen, in befriedigender Weise, trotz der verteuerten Lebenshaltung vermehrt, und die Lebensweise hat sich in allen Bevölkerungsklassen in jeder Hinsicht gehoben und gebessert.

Interessant ist auch zu konstatieren wie sich die einzelnen Altersklassen verteilen. Dies zeigt folgende Tabelle:

Alter	Württemberg		Stuttgart		Deutsches Reich	
	m.	w.	m.	w.	m.	w.
0—5	151 109	151 101	13 388	13 252	3 697 770	3 672 388
15—20	111 335	110 164	14 432	15 403	2 666 189	2 653 010
20—25	93 816	94 087	17 130	16 364	2 539 720	2 559 718
30—35	90 623	92 331	13 517	13 932	1 961 917	1 990 082
40—45	67 697	70 920	10 887	11 285	1 510 102	1 578 138
60—65	35 498	44 072	3 120	4 413	775 837	890 612
75—80	9 747	12 164	598	1 017	210 793	267 984

Hieraus ergibt sich deutlich, daß in Stuttgart die mittleren Lebensalter vorherrschen, speziell die Personen zwischen 20 und 25 Jahren [1]). Im übrigen Württemberg ist das stärkste Lebensalter das zwischen 15 und 20 Jahren. Das hat seinen Grund darin, daß Stuttgart, wie alle Großstädte, die Tendenz hat, die tauglichsten, im besten Schaffensalter stehenden Personen zu absorbieren, und die weniger qualifizierten, und die zu alten und abgearbeiteten, wieder abzustoßen. Ferner ist das Alter zwischen 20 und 25 Jahren das beste, um seine Kräfte

[1]) Bei der Zählung von 1895 zeigte sich, daß zu den Erwerbstätigen stellten:

Die 14—16 jährigen 5,4 %, die 30—40 jährigen 18,8 %
„ 16—18 „ 7,8 %, „ 40—50 „ 14,6 %
„ 18—20 „ 8,7 %, „ 50—60 „ 10,1 %
„ 20—30 „ 29,4 %, „ 60—70 „ 3,4 %
und über 70 jährigen 0,8 %.

(Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten 1896—98 S. 6.)

äußerst anzuspannen, andererseits auch um die großstädtischen Vergnügungen zu genießen.

Aehnliche Unterschiede zwischen Stuttgart und dem übrigen Württemberg bestehen auch in der Verteilung der Geschlechter. Auf 1000 Männer kommen . . . . Frauen in:

	Württemberg	Stuttgart	Reich
1834	1071	1069	—
1855	1084	1049	—
1871	1076	994	1037
1890	1074	1102	1040
1900	1061	1079	1032
1910	1044	1053	1026

Diese Statistik zeigt deutlich die typisch großstädtische Tatsache, daß Stuttgart relativ mehr Frauen als Männer in seinen Mauern beherbergt, als dies nach dem Reichs- und Landesdurchschnitt der Fall sein sollte. Der Grund hierfür dürfte die größere Möglichkeit der Frauenarbeit in der Großstadt sein [1]).

Wie sehr die Beschäftigung auf die Verteilung der Geschlechter wirkt, zeigt die Tatsache, daß 1910 in Großstuttgart auf 1000 Männer 1053 Frauen, in Feuerbach dagegen nur 963, und in Zuffenhausen 989 Frauen kommen. Im allgemeinen kann man sagen: In reinen Industriestädten mit Ausnahme der Städte mit solchen Industriezweigen, die mehr weibliche Arbeitskräfte beschäftigen, herrscht das männliche Geschlecht vor, in gemischten Städten dagegen, wie doch Stuttgart zweifellos eine ist, sind meist die Frauen in der Ueberzahl. In Stuttgart überwiegen bis zum 20. Jahre die Männer, dann die Frauen; im Durchschnitt des übrigen Württembergs stets die Frauen.

Die Bevölkerungszunahme beruht in Stuttgart, wie in den meisten Großstädten nicht auf natürlicher Vermehrung, sondern auf der Anziehungskraft der Stadt und des Stadtlebens. Diese Erscheinung tritt schon gleich mit der beginnenden Industrialisierung zutage. Schon in den 70er Jahren schreibt der „Be-

[1]) Ob allerdings durch diese und der hiedurch begründeten Frauenzuwanderung die ganze Tatsache schon erklärt ist, ist fraglich. Karl Bücher sagt in „Die Bevölkerung des Kantons Basel Stadt vom 1. Dez. 1888" S. 19: „Die ortsgebürtige Bevölkerung jeder Stadtgemeinde hat die Tendenz aus sich heraus, einen den Landesdurchschnitt übersteigenden Frauenüberschuß zu erzeugen." Vgl. darüber Schwarzschild, Der Standort der Industrien. S. 20. Allgem. Statistisches Archiv II. S. 390. A. F. Weber, The growth of the cities in the XIX century, New-York 1899. Seite 289 ff.

richt über den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Stuttgart": „Von den 91 623 ortsanwesenden Einwohnern sind nur 32 098 dort geboren, 49 942 sind Württemberger, 9583 ausserhalb Schwabens geboren. In diesen Zahlen ist deutlich die Hauptursache der raschen Bevölkerungszunahme und der Umwandlung der alten Bürger- und Einwohnergemeinde ausgesprochen" [1]).

Tatsächlich haben auch die Stuttgarter Verhältnisse in den letzten Jahrzehnten eine große Veränderung erfahren. Sie unterscheiden sich naturgemäß außerordentlich vom übrigen Württemberg, denn Stuttgart ist im Verhältnis zu diesem sehr industrialisiert und ist vor allem Großstadt. Aus diesem Grunde wächst auch seine Bevölkerung nicht gleichmäßig, sondern mehr stoßweiße, je nachdem sich wieder eine Industrie ansiedelt und hochkommt, oder eine Zeitlang Ruhe herrscht.

Die beginnende Industrialisierung pflegte auch hier, wie überall, zunächst die Geburtenzahl zu steigern. Sie hatte ihren Höhepunkt 1871/75, sank aber von da an gewaltig. Sie betrug in den Perioden:

	Oberamt Stuttgart-Stadt	Oberamt Cannstatt	Oberamt Stuttgart-Amt
1871—75	17,4 %	19,7 %	17,8 %
1886—90	9,2 %	10,0 %	12,2 %
1896—00	11,0 %	15,2 %	18,2 %
1906—10	11,2 %	17,2 %	18,1 %

In letzter Zeit macht sich in Großstuttgart wieder eine steigende Tendenz des Geburtenüberschusses geltend, nachdem dieser 1895 seinen tiefsten Stand erreicht hat. Aber er bleibt immer noch weit hinter dem Ueberschuß des übrigen Landes zurück.

L o s c h [2]) erklärt diese Erscheinung aus den Arbeiterverhältnissen Stuttgarts. Die Stuttgarter Arbeiter, die doch meist

[1]) Nach dem Reichsdurchschnitt setzte sich 1900 die durchschnittliche Bevölkerung der deutschen Großstädte zusammen aus:
43,9 % Einheimische und 56,71 % Zugezogene.
In Stuttgart wohnten dagegen
37,79 % Einheimische und 62,21 % Zugezogene, also ein höherer Prozentsatz von Zugezogenen als selbst im Durchschnitt der deutschen Großstädte.

[2]) Vgl. L o s c h s jährliche Aufsätze über württembergische Bevölkerungsverhältnisse in den „Württembergischen Jahrbüchern für Statistik und Landeskunde."

die kinderreichsten Familien haben, wohnen vielfach nicht in Stuttgart selbst, sondern außerhalb der Stadt und gehören nur insofern nach Stuttgart, als sie in dortigen Betrieben arbeiten. Losch meint, die Großstädte seien Gebilde mit neuen Lebensformen. „Sie erzeugen Leben, aber im ganzen weniger als sie brauchen und verbrauchen." Die Entwicklung der natürlichen und tatsächlichen Bevölkerungszunahme Stuttgarts seit der Zeit der Reichsgründung veranschaulicht folgende Tabelle [1]):

Volkszählungs-periode	Seelenzahl zu Beginn	Seelenzahl zu Ende	Zuwachs	Geburtenüberschuß	% uale Zu- u. Abwanderung.
1871—75	91 623	107 273	15 650	6989	55,34
1876—80	107 273	117 303	10 030	8251	17,74
1881—85	117 303	125 901	8 598	6323	26 46
1886—90	125 910	139 817	13 916	6180	55,59
1891—95	139 817	158 321	18 501	6133	66,86
1896—1900	158 321	176 699	18 378	9232	49,33

Andererseits ist wie der Geburtenüberschuß auch die Sterblichkeitsziffer in Stuttgart sehr gering. Eine vom statistischen Büro der Stadt München 1891 veröffentlichte Uebersicht der Geburts- und Sterbefallzahlen für 38 größere Städte Deutschlands zeigt die oben charakterisierten Verhältnisse im Zusammenhang:

	Geburtsziffer auf 1000 Einw.			Sterbeziffer auf 1000 Einw.
Köln	46,6		Augsburg	30,5
Chemnitz	44,9		Breslau	29,2
Essen		über 40	29 Städte über	20
München-Gladbach			Zuletzt:	
Düsseldorf			Stuttgart	18,9
Fürth			Elberfeld	18,8
Leipzig			Frankfurt	18,4
Magdeburg				
24 Städte zwischen 30 u. 40			Wiesbaden	
Darunter München	37,		zuletzt Kassel	17,4
Stuttgart	28,2			
Kassel	27,4			
Wiesbaden	26,7.			

1905 ergab sich für Stuttgart nach Abzug der Säuglingssterblichkeit (0—1 Jahr) und der Greisensterblichkeit (70 und mehr Jahre) die geringe Sterblichkeitsziffer [2]) von

11,5 % für Männer und
9,25 % für Frauen.

[1]) Das Königreich Württemberg, allgem. Teil S. 177.
[2]) Nach dem statistischen Jahrbuch der Stadt Stuttgart von 1901

Mit der zunehmenden Industrialisierung fand auch eine weitgehende Umgruppierung der sozialen Schichten statt, und zwar eine Umgruppierung sowohl in den einzelnen Berufszweigen wie in den sozialen Stufen der einzelnen Berufszweige selbst. „Die selbständigen Betriebsunternehmer haben sich zwar vermehrt (Handwerker, Fabrikanten, Direktoren), aber langsamer als die Gesamtbevölkerung überhaupt; weit rascher haben sich die Arbeiter aller Art ausschließlich mithelfender Familienangehörigen vermehrt und am raschesten das höhere technisch oder kaufmännisch gebildete Personal. Auch das weibliche Geschlecht ist in dieser letzten Schicht schon in bemerkenswerter Zahl eingedrungen“ [1]). — 1895 kamen auf 100 Erwerbstätige:

	Deutsches Reich	Berlin	Mittelstadt	Stuttgart
Selbständige	28,94	24,98	23,08	24,2
Angestellte	3,29	7,41	6,59	10,2
Arbeiter	67,77	67,61	70,33	65,5

Im allgemeinen besteht die Tatsache: je größer die Stadt, desto größer ist auch die relative Erwerbstätigkeit. Die einzelnen Familienangehörigen ergreifen einen Beruf, die Zahl der Angehörigen, für deren Ernährung der Familienvater zu sorgen hat, nimmt ab. Aus dieser Tatsache ist natürlich auch das große Wachstum der Zahl der Gehilfen und Arbeiter zu erklären.

Interessant ist auch, auf welche Art von Betrieben sich die Arbeiter verteilen. Da ist es auffällig, daß trotz der erdrückenden Mehrheit der Kleinbetriebe nicht bloß die relativ, sondern auch die absolut größte Zahl der beschäftigten Personen in den Großbetrieben ihr Brot verdienen, obwohl es in Stuttgart im allgemeinen verhältnismäßig wenig Großbetriebe gibt.

1907 betrug die Zahl der Betriebe und der darin beschäftigten Personen im

	Betriebe	Personen
Kleinbetrieb	88,0 %	34,8 %
Mittelbetrieb	10,4 %	25,8 %
Großbetrieb	1,6 %	39,4 %.

S. VI „nahm Stuttgart unter den 34 Großstädten des Reichs den 9. Rang ein, hinsichtlich der Kindersterblichkeit den 16.; sie würde günstiger stehen, wenn nicht in den Vororten die Kindersterblichkeit erheblich größer wäre als im Hauptkomplex der Stadt.“

[1]) Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Stuttgart. 1896—98. S. 7.

Im selben Jahr betrug die Zahl der Industriebevölkerung [1]) überhaupt im

Oberamt Stuttgart-Amt	58,7 %	der Gesamt-Einwohnerzahl
Oberamt Stuttgart-Stadt	50,6 %	
Oberamt Cannstatt	51,2 %	

Im ganzen stellt sich die berufliche Gliederung im Stuttgarter Bezirk 1907 in folgender Weise dar:

Oberamt	Gesamtbevölk.	Landwirtschaft	Industrie
Cannstatt	20 776	5 998 = 33,9 %	10 637 = 51,2 %
Ludwigsburg	60 002	12 305 = 20,5 %	28 840 = 48,1 %
Stuttgart-Stadt	257 662	8 806 = 3,4 %	130 493 = 50,7 %
Stuttgart-Amt	49 767	13 388 = 26,9 %	29 425 = 59,1 %

Oberamt	Handel	Lohnarbeiter	übrige Bezirke
Cannstatt	1 713 = 6,2 %	88 = 0,3 %	2 340 = 8,4 %
Ludwigsburg	5 949 = 9,9 %	830 = 1,4 %	12 078 = 20,1 %
Stuttg.-Stadt	63 232 = 24,5 %	2726 = 1,1 %	52 405 = 10,3 %
Stuttg.-Amt	3 594 = 7,2 %	147 = 0,3 %	3 213 = 6,5 %

Dieser Tabelle nach erscheint Stuttgart-Amt am meisten industrialisiert. Dies ist so zu erklären, daß Stuttgart-Amt größtenteils der Wohnort der Industriearbeiter ist, während sie ihren Arbeitsort gewöhnlich in Stuttgart-Stadt oder Cannstatt haben.

In dem Zeitraum 1895/1907 wuchs die Industriebevölkerung am raschesten von ganz Württemberg im Bezirk Cannstatt, nämlich um 68,19%, dann folgt Stuttgart-Amt mit 65,71%, und erst an neunter Stelle, nach Rottweil, Ludwigsburg, Balingen, Eßlingen, Tübingen und Waiblingen kommt Stuttgart-Stadt mit 40,59% [2]).

In bezug auf die soziale Seite der Bevölkerungsfrage ist vor allem, trotz der hohen Löhne hervorzuheben, daß schon in den 80er Jahren und früher über einen großen Mangel an geschulten Arbeitskräften geklagt wird. Der Bericht der württembergischen Handelskammern von 1889 schreibt darüber:

„Bessere Handwerker sind immer seltener und konnten solche deshalb auch 1889 eine mäßige Lohnerhöhung durchsetzen, namentlich in der Eisen-, Möbel-, Pianofortefabrikation und in der Herrenkonfektion. Diese Branchen klagen, daß es ihnen äußerst schwer falle, fleißige, gewandte, fachmännisch ge-

[1]) Huber, Festschrift II. Teil. S. 62.
[2]) Huber, Festschrift II. Teil. S. 62.

bildete Arbeiter, die eine richtige Lehrzeit durchgemacht haben, zu bekommen, und daß die verlangten Löhne den Leistungen nicht immer entsprechen. Daher Ersetzung der Handarbeit durch Maschinenarbeit."

Dieser Mangel ist auch heute noch nicht gehoben, im Gegenteil er hat sich verschlimmert. Heute sind viele Fabrikanten, namentlich in der Möbelindustrie gezwungen, Schreiner-, Tapezier- und Bildhauerlehrlinge einzustellen und sie in der Möbelfabrikation auszubilden. Der gleiche Mangel herrscht in der Industrie der Steine und Erden, wo man sich durch Heranziehung von Polen und Italienern geholfen hat, ferner in den Bekleidungsindustrien, wo man diesen Uebelstand durch Heimarbeit einigermaßen auszugleichen wußte.

Diese Erscheinungen sind auch die Gründe für die in Stuttgart ziemlich ausgebildete Frauenarbeit, die deshalb in den letzten Jahren auch rascher gewachsen ist wie die männlichen Arbeitskräfte. Dies rührt neben dem Mangel an Arbeitskräften überhaupt, namentlich von dem größeren Frauenüberschuß her, der seine Arbeitskraft zu billigen Preisen anbietet. Bei verheirateten Frauen kommt noch hinzu, daß viele darauf angewiesen sind den Verdienst des Mannes zu vergrößern. Oft genug ist auch eine Frau gezwungen, die Arbeitskraft des Mannes ganz zu ersetzen, um ihre Familie ernähren zu können. Dieses große Angebot an weiblichen Kräften wird in Stuttgart noch dadurch vermehrt, daß scharenweise junge Mädchen vom Lande hereinkommen, um in Stuttgart in Dienst zu gehen. Meist wechseln sie dann dort ihren Beruf und werden Fabrikarbeiterinnen. Der deutlichste Beweis hiefür ist die, namentlich bei günstigen Konjunkturen, sehr häufig auftretende Dienstmädchennot, die sich dann nicht nur in Stuttgart, sondern auch auf kleineren württembergischen Plätzen bemerkbar macht.

Allerdings hat die Frauenarbeit für den Unternehmer auch den Vorteil, daß er sie viel geringer entlohnen kann als die Männerarbeit. Alice Salomon[1]) meint, die geringe Entlohnung der Frauenarbeit komme davon her, daß meistens sehr junge Mädchen oder verheiratete Frauen dabei zu treffen seien.

[1]) Alice Salomon, Die Ursache der ungleichen Entlohnung von Männer- und Frauenarbeit, Staats- und sozialwissenschaftliche Forschungen. Band 122. S. 32 ff.

Bei den ersteren sei es ein Provisorium, bei letzteren Supplementärarbeit. Das ist auch für Stuttgart richtig. Uns möchte aber beinahe als Hauptgrund für die verhältnismäßig schlechtere Entlohnung der weiblichen Arbeit die Tatsache erscheinen, daß das Angebot an Arbeiterinnen für die typisch weiblichen Industrien den Bedarf meist weit übersteigt; und für die typisch männlichen oder gemischten Gewerbezweige muß der Fabrikant die Männerarbeit vorziehen und sie auch verhältnismäßig besser entlohnen, weil sie auch für ihn mehr leistet.

Bei den Gewerbezählungen von 1882, 1895 und 1907 zeigte sich folgendes Bild der Beteiligung der weiblichen Arbeitskräfte:

	1882		1895		1907	
	zus.	w.	zus.	w.	zus.	w.
Selbständige	11 362	3419	13 318	4230	16 391	4 729
Gehilfen	3 136	38	5 648	370	15 989	2 582
Arbeiter	20 725	3695	36 025	7720	62 273	15 786

1895 beteiligte sich das weibliche Geschlecht namentlich an folgenden Berufen [1]):

Textilindustrie	1168	Pers.	= 73,2 %	aller Besch.
Wirtsgewerbe	1460	„	= 55,4 %	„ „
Bergbau und Hüttenwerke	18	„	= 45,0 %	„ „
Bekleidungs- und Reinigungsgew.	2640	„	= 44,24 %	„ „
Papier- und Lederindustrie	810	„	= 30,85 %	„ „
Gewerbliche Tierzucht	3	„	= 30,0 %	„ „
Polygraphisches Gewerbe	530	„	= 20,51 %	„ „
Handelsgewerbe	1504	„	= 19,3 %	„ „
Nahrungsmittelindustrie	706	„	= 16,64 %	„ „
Versicherungsgewerbe	103	„	= 11,9 %	„ „
Gärtnerei	35	„	= 10,4 %	„ „
Chemische Industrie	60	„	= 10,0 %	„ „
Metallindustrie	137	„	= 4,65 %	„ „
Industrie d. forstl. Nebenprodukte	12	„	= 4,3 %	„ „
Maschinenindustrie	160	„	= 4,1 %	„ „
Holzindustrie	123	„	= 4,0 %	„ „
Künstlergewerbe	11	„	= 2,7 %	„ „
Industrie d. Steine und Erden	5	„	= 1,1 %	„ „
Baugewerbe	15	„	= 0,24 %	„ „

Natürlich hat die große Zahl der weiblichen Arbeiter auch ihren Grund in der durch die Textil- und Konfektionsindustrie bedingten großen Ausdehnung der Heimarbeit.

Theoretisch erfährt das Verlagssystem verschiedene Beurteilung. Grunzel [2]) schreibt u. a.: „Die Erfahrung zeigt,

[1]) Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten Stuttgarts 1892—95. S. 8.

[2]) Grunzel, Industriepolitik. S. 46.

daß die Hausindustrie keine überlebte Form des gewerblichen Betriebes darstellt, sondern sich in gewissen Zweigen als sehr lebensfähig erwiesen hat. Sie ist überall dort angebracht, wo die Handarbeit einen Vorsprung über die Maschinenarbeit hat, wo also Maschinen noch gar nicht anwendbar sind, weil es auf den Kunstsinn oder die Kunstfertigkeit des Erzeugnisses ankommt, oder wo die Arbeit noch so wenig automatisch ist, daß eine individuelle Behandlung notwendig wird oder eine weitgehende Individualisierung selbst erforderlich ist."

Sicherlich ist aber der Hauptgrund, wenigstens für Stuttgart, der, daß sich die Hausindustrie da am besten behauptet, wo ein konzentrierter Großbetrieb nicht oder nicht gut möglich ist, mag dies nun herrühren von geringer Anwendbarkeit von Maschinen, oder geringer Ausdehnbarkeit des Absatzes, oder einer notwendigen Unregelmäßigkeit in diesem. Jedenfalls bietet die Heimarbeit, die nebenbei auch teurere und größere Arbeitsräume erspart (was bei Stuttgart sehr wichtig ist), überall dort Vorzüge, wo oben genannte Hemmnisse einer gesteigerten Arbeitsteilung und Kooperation im geschlossenen Betriebe entgegenstehen. Jedenfalls sind die Gründe für die Beibehaltung des Verlagssystems in den einzelnen Industrien sehr verschieden.

Bei einer 1899 gemachten Erhebung unter den Stuttgarter Textilfabrikanten über die Beibehaltung der Heimarbeit, traten beinahe alle einstimmig für die Beibehaltung derselben ein mit dem Hinweis, daß die Heimarbeit als Ergänzung des geschlossenen Betriebs wünschenswert sei. Außerdem biete die Heimarbeit verheirateten Frauen und Witwen, die eine zahlreiche Familie zu versorgen haben, die alleinige Möglichkeit ihre häuslichen Pflichten mit dem Brotverdienst zu vereinigen. Der „Bericht der Gewerbeaufsichtsbeamten" von 1913 schreibt von einer Inspektion in 14 Stuttgarter Blusen-, Schürzen- und Wäschefabriken, wo 253 Heimarbeiterinnen beschäftigt waren: Gewöhnlich bekommen die Arbeiterinnen den Stoff geschnitten nach Hause und haben die fertige Arbeit abzuliefern. Ueber die Hälfte der Frauen sind Arbeiterfrauen, die meisten andern Gattinnen von staatlichen und städtischen Unterbeamten; nur wenige gehören dem Handwerker- oder Kaufmannstande an. Auch sind nur 15 Ledige darunter. Die Arbeit ist verschieden, natürlich vor Weihnachten viel größer als in sonstigen Zeiten. Der Verdienst ist

im Verhältnis zu dem großen Zeitaufwand, durchschnittlich 8 Stunden, gering. Er dürfte im Durchschnitt über 2 Mk. täglich nicht viel hinausgehen.

Die andere große Domäne der Hausindustrie ist die Herrenkonfektion. Zwar schreibt Erhard Schmid[1]): „In der Herrenkonfektion mehren sich die Anzeichen, daß Verlagssystem und Heimarbeit auch hier nur Formen des Uebergangs vom Kleinbetrieb zum Großbetrieb darstellen, der, wenn auch erst spät, im Verhältnis zu anderen Industrien, doch erfolgt, weil eben auch hier der Großbetrieb mit dem technisch vollendetsten Betrieb identisch ist und das wirtschaftlich vorteilhafteste System vorstellt."

Aber wir möchten fast annehmen, daß diese Auffassung doch zu extrem ist und uns lieber für die Arbeitsverfassung erklären, die eine Stuttgarter Firma, Dreifus und Lehmann, durch ihr Vorgehen als erste in ganz Deutschland eingeführt hat, nämlich eine möglichste Verbindung zwischen Fabrikbetrieb und Heimarbeit. Dies geschieht durch Zuweisung eines bestimmten, in der Fabrik bereits zugeschnittenen Kleidungsstükkes oder Teiles eines solchen an den Heimarbeiter. Dadurch werden einerseits die Ausgaben für Miete durch Beschränkung des Fabrikraums auf ein Minimum reduziert, andererseits bietet die Heimarbeit mit der gewöhnlich eingeführten Akkordlohnform die billigste Produktionsmöglichkeit für den Unternehmer und eine gute Verdienstgelegenheit für den Arbeiter.

Nach dem oben genannten Bericht der Gewerbeinspektoren wurden 1913 15 Stuttgarter, 1 Cannstatter und 1 Ludwigsburger Konfektionswerkstatt besucht, in denen 237 in Stuttgart und 68 in den Filderorten ansässige Heimarbeiter beschäftigt waren. 8 von diesen Betrieben mit zusammen 281 Arbeitern waren Konfektionsfabriken, 9 mit zusammen 25 Arbeitern Maßgeschäfte. Fast alle diese Arbeiter erhielten ihre Arbeit zugeschnitten und durften zu Hause nur nähen und bügeln. Nur wenige hatten Privatkundschaft, die sie bedienen konnten, wenn der Geschäftsgang flau war. Fast alle waren verheiratet und die Heimarbeit war Hauptberuf. Nur die Heimarbeiter auf den Fildern trieben neben der Schneiderei noch Landwirtschaft.

[1]) Erhard Schmid, Fabrikbetrieb und Heimarbeit der deutschen Konfektionsindustrie. S. 195.

Die Arbeitszeit ist gewöhnlich 12, öfters auch 13—14 Stunden. Die Lohnverhältnisse sind durch einen Tarif zwischen der Ortsgruppe Stuttgart des Verbandes Süddeutscher Herrenkleiderfabrikanten und der Filiale Stuttgart des Schneiderverbandes geregelt. Er beträgt durchschnittlich 3.75—4.30 Mk., je nachdem es sich um Großstück- oder Kleinstückarbeiten handelt. Die Wohnverhältnisse sind bei diesen Heimarbeitern im Gegensatz zu denen der weiblichen schlechter, da die Schneiderwerkstatt oft auch als Wohn-, in einigen Fällen sogar als Schlafraum dienen muß.

1907 gab es nach Angabe der Unternehmer in Stuttgart 229 Heimarbeitshaupt- und 113 Heimarbeitsnebenbetriebe, 1268 männliche und 2794 weibliche Heimarbeiter. Diese verteilen sich folgendermaßen auf die einzelnen Berufe:

Gewerbezweig	Zahl d. Betriebe	Zahl der Arbeiter m.	w.
Metallverarbeitung	6	11	11
Maschinenindustrie	1	20	24
Chemische Industrie	—	—	5
Textilindustrie	7	71	1299
Papierindustrie	1	3	105
Lederindustrie	6	41	14
Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	4	23	16
Nahrungs- und Genußmittelindustrie	—	19	77
Bekleidungsindustrie	315	1022	1155
Reinigungsgewerbe	—	—	8
Baugewerbe	—	5	—
Polygraphisches Gewerbe	7	12	2
Künstlergewerbe	4	5	—
Handelsgewerbe	—	43	78

Was die Entlohnung in der Heimarbeit anbetrifft, so kann man bestimmte Löhne niemals feststellen, da sehr oft die ganze Familie mithilft und die Arbeitszeit auch meist sehr unregelmäßig ist. Immerhin ist interessant, daß 1898 ein Stuttgarter Unternehmer, der etwa 400 Arbeiter beiderlei Geschlechts beschäftigte, angab, er rechne für Lohnausgaben etwa 150 000 Mk. jährlich, das macht pro Kopf 375 Mk. Dies wäre eine Summe, die selten, höchstens im Akkordsystem verdient wird.

Ueber Kinderarbeit ist in Stuttgart nicht viel zu sagen. Kinder finden beim Zigarettenmachen, Tütenkleben, Putzen von Blechbüchsen, hie und da auch in der Textilindustrie, namentlich in der Heimarbeit Beschäftigung. Doch ist ihre Zahl seit

der Novelle zur Gewerbeordnung von 1891 sehr zurückgegangen und für den Stuttgarter Bezirk von geringster Bedeutung[1]).

An diese bevölkerungspolitischen und sozialen Fragen reiht sich eine weitere an: Wie hat die Industrialisierung auf die Lebensverhältnisse der Stuttgarter Bevölkerung gewirkt? In dieser Hinsicht ist in erster Linie die Lohnfrage zu erörtern.

Theoretisch betrachtet sollte man annehmen, daß infolge der in den Großstädten angehäuften Arbeitermassen die Löhne dort besonders billig sind. Dem ist aber in den meisten deutschen Großstädten nicht so, besonders aber nicht in Stuttgart, das durchschnittlich vielleicht die teuersten Löhne des Reiches zahlt. Das rührt hauptsächlich von dem Mangel an geschulten Arbeitskräften her, und Stuttgart braucht doch in erster Linie für seine Qualitätsindustrie bestqualifizierte Arbeiter, um überhaupt produzieren zu können. Daher muß dem vom Stuttgarter Unternehmer von seinem Arbeiter verlangten Leistungsmaximum auch ein Lohnmaximum entsprechen. Dazu kommt, daß durch den wachsenden Bedarf der Industrie die Zahl der Lohn- und Gehaltsempfänger stetig steigt und mit ihr auch der Lohn selbst. Ferner ist das Existenzminimum in Stuttgart viel höher als auf dem Lande und selbst größer als in den meisten deutschen Großstädten. Kleidung und Nahrung sind im allgemeinen zwar billiger als in den Landstädten, aber die ganze Lebensweise, vor allem aber die Mietspreise sind durch die wachsende Industrialisierung, namentlich durch den großen Bevölkerungszuzug vom Lande, außerordentlich gestiegen. Schon 1867 bemerkt Alfred Weber in den „Entwicklungsgrundlagen der großstädtischen Frauenheimindustrie", daß das Wohnungsbudget des Arbeiters 22—24% beträgt, während der gewöhnliche Durchschnitt etwa 12% ausmacht. Heute ist dieses Verhältnis noch vielmehr zu Ungunsten der Arbeiter verschoben, die folgende Tabelle, die 1904 aufgenommen wurde, zeigt[2]):

---

[1]) Leider besteht für Stuttgart keine größere Statistik. 1907 wurden unter 1000 Ortsanwesenden in allen Erwerbszweigen zusammen hauptberuflich erwerbstätige Kinder unter 14 Jahren gezählt: männliche: 28. weibliche: 8.

[2]) Das Königreich Württemberg, Allgem. Teil. S. 117.

	Jährl. Einkommen eines erwachs. Arb.	Wohnkosten	Wohnkosten in % des Lohnes
Stuttgart	900 Mk.	388 Mk.	43,1
Cannstatt	777 Mk.	269 Mk.	34,6.

Wenn wir auch von diesen großen Mietsausgaben absehen, so sind die Lohnverhältnisse Stuttgarts immer noch sehr hohe. Nach der Erhebung vom Februar 1909 hat Württemberg und speziell Stuttgart mit 3.50 Mk. die höchsten Taglöhne des Reichs. Bei besonders teuren Zeiten wie z. B. Ende der 80er Jahre und im Jahre 1913, wurde in vielen Fabriken neben einer allgemeinen Lohnerhöhung noch eine Extrateuerungszulage gewährt [1]).

Die Lohnform ist gewöhnlich der Zeitlohn, in manchen Industrien, wie im Textilgewerbe, namentlich zu Zeiten der Hochkonjunktur auch der Akkordlohn.

Nach dem Bericht des deutschen Maschinenbau- und Metallarbeiterverbandes betrug der Wochenlohn eines erwachsenen Arbeiters:

1894	18—24 Mk.
1896	20—24 Mk.

Der ortsübliche Taglohn stieg in Stuttgart von

1884	2 Mk. auf
1890	2.20 Mk.
1898	2.70 Mk.
1909	3.50 Mk.

1899 wurde in den Trikotfabriken durchschnittlich 1.70 bis 4.50 Mk. pro Tag verdient, im Akkordlohn 20—40 Mk. in 14 Tagen.

Ein schönes Bild der Stuttgarter Lohnverhältnisse gibt die 1900 von den Vereinigten Gewerkschaften angestellte Enquete [2]).

Dabei wurde bei 6494 Arbeitern in 1282 Betrieben festgestellt, daß 4234 = 65,4% in Monats-, Wochen-, Tage- oder Stundenlohn, 2041 im Akkordlohn arbeiten. Der durchschnittliche Wochenlohn betrug 22.22 Mk., er schwankte zwischen 60 und 8 Mk. Die höchsten Löhne hatten die Graveure und Xylographen, die niedrigsten die Handschuhmacher, Sattler, Schuhmacher, Tabak- und Textilarbeiter.

[1]) So gewährte die Konfektionsfirma E. Bräuninger 1913 jedem Angestellten eine Teuerungszulage von 100 Mk. jährlich.

[2]) Die Angaben sind dem Buche Leipharts: „Beitrag zur Beurteilung der Lage der Arbeiter in Stuttgart" entnommen, worin der Verfasser versichert, daß die Enquete mit der größtmöglichsten Objektivität angestellt wurde, und man hat, obwohl sie von den Vereinigten Gewerkschaften ausgeht, den Eindruck, als ob hier wirklich jede parteiliche Stellung vermieden sei.

Bis	12	Mk.	verdienten	wöchentlich	94	Arbeiter	= 1,5 %
„	12—15	„	„	„	367	„	= 6,1 %
„	15—18	„	„	„	1128	„	= 18,6 %
„	18—21	„	„	„	1346	„	= 22,3 %
„	21—24	„	„	„	1272	„	= 21,1 %
„	24—27	„	„	„	1031	„	= 17,1 %
„	27—30	„	„	„	500	„	= 8,3 %
über	30	„	„	„	290	„	= 4,8 %

Die Arbeitswoche variiert zwischen 40 und 126 Stunden bei Arbeitern, 47—85 Stunden bei Arbeiterinnen. Die geringste Arbeitszeit haben die Xylographen, Handlungsgehilfen, Buchdrucker, nämlich 48—55 Stunden wöchentlich, die längste Arbeitszeit haben die Schneider, Heizer, Gärtner, Friseure und Bäcker, 68—83 Stunden. Von den weiblichen Arbeitskräften haben die kürzeste Arbeitszeit die Buchdrucker, Lithographen, Schlosser, Buchbinder und Schuhmacher, nämlich 54—56 Stunden, die längste Arbeitszeit die Sattler, Textil- und Tabakarbeiter, sowie die Handlungsgehilfen und Schneider, nämlich 60—64 Stunden.

Unter den Arbeiterinnen wurde eine Enquete bei 1086 Arbeiterinnen in 146 Betrieben gemacht.

599 = 55,3 % arbeiteten im Zeitlohn,
461 = 42,5 % arbeiteten im Akkord,
24 = 22,2 % arbeiteten abwechselnd in beiden Lohnformen.

Im Akkord wird bei den Arbeiterinnen namentlich gearbeitet von Schuhmachern, Buchbindern und Tabakarbeitern. Der Durchschnittslohn beträgt hiebei etwa 9.57 Mk. Das ist etwa 43% des männlichen Wochenlohns. Höchstverdienst haben die Handlungsgehilfen, nämlich bis zu 72 Mk., den Mindestlohn bis zu 3 Mk. die Schreinergehilfen.

Seit jener Enquete sind aber die Löhne beträchtlich gestiegen. So nahmen beispielsweise die Durchschnittslöhne der württembergischen Holz-, Knappschafts- und Baugewerbeberufsgenossenschaft folgende Höhe an:

1900	719	Mk.	jährlich,
1905	793	„	„
1910	930	„	„
1912	979	„	„

Um diese, teilweise sehr beträchtliche Lohnsteigerung noch näher zu illustrieren, möchten wir folgende Einzelheiten anführen:

1913 betrug bei der „Schiedmayer Pianofortefabrik" der durchschittliche Tagesverdienst:

eines Qualitätsarbeiters	6.00—9.00 Mk.
„ Taglöhners	3.50—4.20 „

Im selben Jahre verdiente in einer Feinmechanikfabrik

ein Arbeiter stündlich	80 Pfg.
eine Arbeiterin stündlich	45—46 „

Aus diesen Zahlen läßt sich leicht ermessen, daß die sozialen Verhältnisse der Stuttgarter Arbeiter bei dem im allgemeinen nüchternen und sparsamen Sinn der Schwaben keine schlechten sein können. Die Lebensweise der Stuttgarter Industriearbeiter ist, wie wir dies bereits an anderer Stelle ausgesprochen haben, mehr kleinbürgerlich-bäuerlich, als proletarisch zu nennen.

Elftes Kapitel.

Die Entindustrialisierung der Stuttgarter Altstadt und die Bildung der Vororte.

Die ersten Jahrzehnte der Stuttgarter industriellen Entwicklung spielten sich größtenteils ganz innerhalb der Altstadt ab. Es gab auch keinen Grund, warum die Industrie, wenn sie sich schon mal in Stuttgart angesiedelt hatte, ihren Wohnsitz hätte außerhalb der Stadt nehmen sollen. Stuttgart war, wenn es auch in jenen Jahren noch unvergleichlich viel weniger Großstadt war wie heute, doch damals schon Konsumtionszentrum. Es war von jeher der Typus von solchen Städten, die der Wohnort sind der Verzehrer, „die da wohnen können, wo es ihnen beliebt, zunächst der Regierung und den Grundrenten" [1]). Dies mußte natürlich einen gewaltigen Einfluß auf die Industrie ausüben, zu Zeiten wo die Stuttgarter Industrie noch weit weniger Exportindustrie war wie heute. Dazu kam, daß es um die Mitte des letzten Jahrhunderts noch keine wesentlich höhere städtische Grundrente gab als auf dem Lande und auch das Arbeitermaterial in Stuttgart durch die Weberverarmung reichlich zu finden war.

[1]) James Stewart, Grundsätze (Stuttgart 1769) Seite 62 ff.

Aber mit dem Anwachsen der Industrie wurden die Verhältnisse anders. Wenn früher, so lange die Verkehrsmittel noch nicht so ausgebildet waren, die Industrie den Markt suchte, um sich dort anzusiedeln, so „flieht die Produktion heute den Markt, weil ihr dort wegen der zunehmenden Enge des Raums die Produktionskosten zu hoch werden, ihr genügt ein günstiger Zugang zum Markt“ [1]).

Daher ist auch in Stuttgart in den letzten Jahrzehnten in wachsendem Maße der Auszug der Fabrikbetriebe aus dem Innern der Stadt festzustellen. Vielfach glaubte man an ein Erlöschen der Anziehungskraft von großen Agglommerationen auf die Industrie, ja hie und da hörte man schon von einer Aera der „Landindustrie“. Wie wir sehen werden, ist beides falsch. Denn die Peripheriewanderung ist ein rein innerstädtischer Vorgang. Sie ist kein Auszug aus der Stadt, sondern nur ein Umzug in der Stadt selbst. Die Gründe für die Ansiedlung der jüngeren Industrie in den Vororten und für den Auszug der bereits bestehenden aus der Altstadt an die Peripherie sind namentlich in der Bodenfrage zu suchen. In erster Linie ist diese Bodenfrage eine Grundrentenfrage. „Für die Industrie kommt Grund und Boden in Betracht vermöge seiner Tragfähigkeit als Standort menschlichen Lebens überhaupt“ [2]). Deshalb ist es für ein industrielles Unternehmen ein Unsinn sich auf einem Grundstück niederzulassen, das als Wohn- und Geschäftsgebäude verwertet, einen größeren Gewinn abwirft. So ist die Folge dieser steigenden Bodenpreise, daß die Industrie die Sphäre der Wohn- und Geschäftsviertel flieht und sich nicht im Innern der Stadt ansiedelt. Dies hat den großen Vorteil, daß eine junge Industrie ihre Anlagekosten nicht zu sehr steigern muß. Für eine bereits bestehende Fabrik hat der Umzug den Vorteil, daß sie für ihr altes Gebäude meist einen solch hohen Preis erhält, daß dadurch nicht nur der Erwerb des Bodens in den Außenbezirken, sondern auch der Neubau und sogar in einzelnen Fällen der Umzug der Fabrik vollkommen gedeckt wird. Dazu kommt noch, daß im Innern der Stadt die Möglichkeit des Geleisanschlusses vollkommen fehlt und daß Roh- und Heizmaterialien wie die Fertig-

[1]) Grunzel, Sieg des Industrialismus S. 52.
[2]) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Artikel „Grundrenten“.

fabrikate per Achse von und nach der Bahn gebracht werden müssen, was den Betrieb im Verhältnis zu den Vorortsindustrien, die mit dem Güterbahnhof häufig durch eigene Geleisanschlüsse verbunden sind, wesentlich verteuert. Durch den Umzug der Industrie in die Vororte hat sie aber den Kontakt mit der Großstadt absolut nicht verloren. Denn jede Großstadt, wie auch Stuttgart, hat sich auf diese Erscheinung längst eingerichtet, und durch Vorortslinien die Verbindung dieser Orte mit dem Stadtinnern gesichert.

Für manche Industrien ist es überhaupt unmöglich, sich innerhalb der Großstadt anzusiedeln, auch wenn alle sonstigen Bedingungen günstig wären. Es sind dies z. B. solche Industrien, die von der Ausnützung bestimmter Umstände, wie der Wasserkraft, der Anschlußmöglichkeit an die Bahn usw. abhängen, um existenzfähig zu sein. Dies ist u. a. die Stuttgarter Eisen- und Maschinenindustrie, die durch ihre Lage in der Neckarebene die Kraft des Flusses und zugleich die günstige Lage in der Nähe der Eisenbahn auszunützen vermag.

Der zweite Hauptgrund für die Uebersiedlung der Industrie in die Vororte ist der Platzmangel in der Altstadt selbst, denn im Stadtinnern ist meist eine Erweiterung des Betriebs ausgeschlossen. Daher befinden sich in der Altstadt nur solche Unternehmen, die möglichst mitten im Konsumptionszentrum produzieren wollen und durch ihre Arbeitsverfassung wenig Platz benötigen. Denn nach Sombarts Satz treffen die „Geißelschläge der Grundrente" diejenige Industrie am wenigsten, die den geringsten Platz benötigt. Die Bestätigung dieses Satzes finden wir auch in den Stuttgarter Verhältnissen, wo nur solche Industrien in der Stadt verbleiben und sich neu dort ansiedeln, die ein geringes Lager benötigen und ihre Fabrikräume durch Heimarbeit möglichst beschränken können, wie z. B. die Konfektionsindustrie.

In Stuttgart erfahren Platzmangel wie Grundrentenverhältnisse noch eine Verschlimmerung durch die ungünstigen hügeligen Terrainverhältnisse. Ferner wird eine Verteuerung des Bodens dadurch herbeigeführt, daß die Stuttgarter Weingärtner begreiflicherweise ihre Ländereien sehr ungern verkaufen, und auch der Stuttgarter Bürger sich sehr schwer von seiner kleinen Parzelle seinem „Gütle" trennt, das er teils draußen vor der Stadt, teils

auf einem der Stuttgarter Hügel hat. Jedenfalls berührt es uns zunächst sonderbar, wenn wir hören, daß in Stuttgart Platzmangel herrscht und andererseits die Statistik zeigt, daß Stuttgart im Verhältnis zu andern Städten gerade sehr viel mehr Raum für die einzelne Person hat wie viele andere Großstädte[1]). So kommen 1900 in:

Stuttgart	auf 1000	Einwohner	17,0	ha
Altona	„ 1000	„	13,0	„
Leipzig	„ 1000	„	12,2	„
Charlottenburg	„ 1000	„	11,4	„
Dresden	„ 1000	„	10,0	„

Aber die Erklärung dieser Tatsache finden wir darin, daß außer den oben angeführten Gründen die Lage Stuttgarts an den Hängen und Hügeln eine viel weitere Bebauungsweise nötig macht, und daß wir deshalb aus der Menge des Platzes nicht auf den Preis des Bodens und seine Nutzbarmachung für die Industrie schließen dürfen.

Auch noch ein weiterer Faktor, der die Rentabilität eines Unternehmens beeinträchtigen und erschüttern kann, wird durch die Peripheriewanderung wesentlich zugunsten des Unternehmers verändert, das ist die Lohnfrage. Daß die Höhe der Löhne von der Höhe der Mietspreise sehr viel abhängt, haben wir im letzten Abschnitt gesehen. Später, in den Ausführungen über das Stuttgarter Wohnungswesen, werden wir finden, daß die Wohnungen, die außerhalb der Stadt rings um die Fabrikorte angelegt wurden, nicht nur billiger sind, sondern auch hygienischer und sittlicher und den darin wohnenden Menschen mehr Luft und Licht gewähren, wie die dem Stadtzentrum näher gelegenen, dumpfen und dunkeln Mietskasernen.

So ist in erster Linie die steigende Grundrente, der Platzmangel, und wie wir soeben gesehen haben, in gewissem Sinne auch die Arbeiter- und Lohnfrage, der Grund zur Hinausverlegung der Industrie in die peripheren Gegenden der Hauptstadt. Durch den Einfluß der kaufmännischen Organisation und durch die Ausbildung der Stuttgarter Verkehrsmittel ist heute nicht mehr der teure Ort mitten im Zentrum der Stadt der günstigste für die Produktion, sondern der, welcher unter den billigsten Bedingungen die größt-

[1]) Geschichte der Stadt Stuttgart, herausgeg. v. d. bürgerlichen Kollegien. S. 168.

möglichste Intensivierung des Produktionsprozesses wie die ausgedehnteste Bearbeitung des Absatzgebietes gestattet.

Natürlich haben auch die Stuttgart umlagernden Orte den Nutzen sehr bald erkannt, den ihnen die Ansiedlung von Fabriken bringt und haben daher die Ansiedlung von solchen durch Steuerermäßigung oder Steuerfreiheit, durch billigste Ueberlassung von Grund und Boden, durch Verleihung von Wasserrechten, Geleisanschlüssen usw. möglichst begünstigt.

So wanderte bereits 1863/64 die erste chemische Fabrik, die Jobstsche Chininfabrik, nach Feuerbach aus, 1874 folgte ihr eine zweite chemische Fabrik, die von Knosp und Siegle. Immer mehr wurden Feuerbach, Cannstatt, Untertürkheim, Münster, aber auch fernerliegende Orte, wie Kornwestheim, Zuffenhausen usw. der eigentliche Sitz der Stuttgarter Industrie. In Stuttgart selbst zogen sich die Geschäfts- und namentlich aber die Wohnbezirke immer mehr gegen die Vorstädte hin, und diese sahen sich, wie z. B. in neuerer Zeit Cannstatt, gezwungen, ihre Industrien selbst wieder weiter an die Peripherie, nach Ober- und Untertürkheim, Fellbach usw. hinauszuverlegen, da sich hier bereits dieselben Gründe geltend machen, die den Auszug der Stuttgarter Industrie in diese Orte einige Jahrzehnte früher bewirkt haben. Das ist der beste Beweis dafür, daß die Peripheriewanderung der Industrie nicht wie Sombart fälschlich meint, ein Exodus, eine Entwanderung aus der Großstadt, darstellt, sondern lediglich eine Aenderung des Arbeitsortes, eine Ausdehnung des Wirtschaftsgebietes innerhalb der Stadt, bedeutet.

Durch das Wachstum der Vororte und namentlich durch ihr Wachstum auf Kosten der Altstadt, war es für Stuttgart eine wirtschaftliche Notwendigkeit, sich diese Orte einzugemeinden, denn der bedeutende Zuwachs der Vororte, den z. B. Heslach, Berg und Gablenberg im Verhältnis zu Stuttgart hatten, ist nicht dem direkten Zuzug von außen zu danken, sondern rührt von der Stadtbevölkerung selbst her, die in die neu erstellten billigen Wohnungen in den Vorstadtgegenden zog, um ihrem Arbeitsort näher zu sein. Ebenso gingen Stuttgart durch die Verlegung der vielen großen Betriebe in die Vorstädte, bedeutende wirtschaftliche Kräfte verloren, die erst durch die Eingemeindung wiedergewonnen werden konnten.

Am wichtigsten war die Eingemeindung Cannstatts, das sich

seit den 90er Jahren einer solchen stetig entzogen hat. Ueberhaupt hat Stuttgart infolge seiner lässigen Politik in dieser Hinsicht viele versäumte Gelegenheiten zur Ausdehnung seiner wirtschaftlichen Größe nachzuholen, denn es hat mit seiner Eingemeindungspolitik erst sehr spät ernst gemacht. Die erste Eingemeindung fand am 1. Dezember 1900 statt. Hier wurden Cannstatt, Untertürkheim und Wangen dem Stadtdirektionsbezirk Stuttgart zugeteilt und dadurch Stuttgarts Einwohnerzahl von 177 000 auf 217 000 erhöht. Am 1. Dezember 1905 wurde Degerloch einverleibt, was freilich industriepolitisch nicht viel zu bedeuten hat. Die vielseitigen Befürchtungen, Stuttgart werde durch die Peripheriewanderung seiner Industrie an wirtschaftlicher Bedeutung verlieren, haben sich, wie anzunehmen war, nicht bewahrheitet. Denn Stuttgart und seine Vororte, sogar seine äußersten Vorstädte, die eine eigene Stadtverwaltung haben, haben als Basis die Hauptstadt, von der sie in jeder Hinsicht abhängig sind. Wenn die dort wohnenden Arbeiter ihre Einkäufe machen, so tun sie dies doch in der Zentrale, nicht im Vorstadtlädchen, sondern im großen Kaufhaus, das auf einen großen Umsatz und die verschiedensten Käuferklassen angelegt ist. Deshalb kann nur die Stadterweiterung, nicht ein ineinandergeschachteltes System enger Straßen und Häuser die industrielle Zukunft Stuttgarts sichern, und die Einverleibung der Vororte war nicht nur die beste, sondern auch die einzig richtige Politik.

Um sich ein Bild von der Bedeutung der Stuttgarter Vororte zu machen, wollen wir hier einige statistische Zahlen anführen. Stuttgart hat sich während der Zeit von 1895/1905 selbst um 11,61% vergrößert, während die Einwohnerzahl der vor der Stadt liegenden Industrieorte, Cannstatt, Münster, Feuerbach, Zuffenhausen, Botnang, Vaihingen a. F., Degerloch, Gaisburg, Wangen und Untertürkheim von 55 850 auf 68 830 = 23,3% gestiegen ist. Und zwar nahm am meisten Gaisburg zu, nämlich um 47%, ihm folgte Zuffenhausen mit 35%, Feuerbach mit 33% und Vaihingen mit 29%. Aehnlich verhält es sich mit den näheren Vororten. In der Epoche 1895/1900 wuchs die Stuttgarter Altstadt um 8,2%, Ostheim dagegen um 18,3%, Berg um 18,3%, Gablenberg um 14,5%, Heslach um 19,2%.

Während der ganzen Zeit von 1870 bis 1900 wuchs [1]):

Stuttgart	um	94,0 %,
Cannstatt	„	124,5 %,
Feuerbach	„	143,3 %,
Gaisburg	„	198,1 %,
Vaihingen	„	140,0 %,
Münster	„	180,0 %,
Zuffenhausen	„	207,0 %,

Diese Zahlen sind der deutlichste Beweis für die Richtung, in der die Entindustrialisierung der Stuttgarter Altstadt sich bewegt hat.

Zwölftes Kapitel.

Die „Pendelwanderung" im Stuttgarter Industriebezirk [2]).

Mit der Entindustrialisierung der Altstadt entstand in den Stuttgarter Vororten ein großes industrielles Leben. Es bildeten sich dort ganz neue Industriezentren. Diese peripherische Wanderung hatte nun teilweise eine Trennung von Wohn- und Arbeitsort der Arbeiter zur Folge, denn wenn man sich das Wohnen in einem reinen Industrievorort vergegenwärtigt, so wird man gerne glauben, daß diese Trennung nicht umsonst vorgenommen wurde, daß die Arbeiter lieber das „Hin- und Herpendeln" wie Losch es nennt, zwischen zwei Orten auf sich nehmen, als mitten im Schmutz und Rauch ihres Fabrikortes zu wohnen. Folgende Zahlen aus dem Jahre 1905 lassen die Scheidung zwischen Wohn- und Arbeitsort in den einzelnen Gemeinden des Stuttgarter Bezirks sehr wohl erkennen:

	Arbeiter	Einwohner	Prozentsatz d. Arb.
Stuttgart	39 397	249 286	15,8
Feuerbach	3 028	11 524	26,3
Kornwestheim	1 307	3 130	41,8
Obertürkheim	1 239	3 165	39,2
Zuffenhausen	1 149	10 036	11,4

[1]) Geschichte der Stadt Stuttgart, herausgeg. v. d. bürgerlichen Kollegien. S. 175.

[2]) Die in diesem Abschnitt angegebenen Zahlen entstammen alle den „Württembergischen Jahrbüchern für Statistik und Landeskunde". 1912.

	Arbeiter	Einwohner	Prozentsatz d. Arb.
Vaihingen a. F.	1 084	4 689	23,1
Plieningen	235	2 550	9,2
Fellbach	214	4 711	4,6
Möhringen	209	4 024	5,2
Münster	168	3 772	5,1
Hedelfingen	121	2 594	4,7

Diese Zahlen sind alle noch außerordentlich klein, wenn man bedenkt, daß heute Münster a. N. 79,8%, Botnang 76,4 und Feuerbach 75% Industriebevölkerung hat. Und zwar ist es sehr interessant, in welcher Weise diese drei Industrieorte als Wohn- und Arbeitsgemeinde in Betracht kommen.

Als Arbeitsortsgemeinde diente:

	1910	1900
Münster	247 (12 weibl.)	31 (0 weibl.)
Botnang	14 (0 weibl.)	2 (0 weibl.)
Feuerbach	1507 (271 weibl.)	757 (0 weibl.)

Personen mit auswärtigem Wohnort.

Als Wohnortsgemeinde diente:

	1910	1900
Münster	972 (273 weibl.)	650 (150 weibl.)
Botnang	1163 (359 weibl.)	797 (254 weibl.)
Feuerbach	1312 (377 weibl.)	531 (123 weibl.)

Personen mit fremdem Arbeitsort.

„Wenn das Wohnen von einzelnen Personen oder Familien und das tägliche Entfalten der Arbeitskraft in irgend einem abhängigen oder unabhängigen Erwerb auf zwei Gemeinden fällt, so spricht man von einer Pendelbewegung“ [1]).

Diese Erscheinung ist von außerordentlicher Bedeutung, denn sie wuchs in ganz Deutschland 9—10 mal so rasch wie die Bevölkerung und hat durch ihre Vorteile der eigentlichen Wanderbewegung großen Abbruch getan. Namentlich aber ist sie von Vorteil, weil sie die Abwanderung der württembergischen Landesbevölkerung nach Stuttgart und außer Landes verhindert oder wenigstens einschränkt. So betrug 1910 die Zahl der nach Stuttgart pendelnden Personen:

453 Selbständige
158 Angehörige freier Berufe und
1 018 Angestellte
13 678 Arbeiter.

[1]) Württembergische Jahrbücher für Statistik und Landeskunde 1912, Losch, Die Volkszählung vom 1. Dez. 1910.

Die bedeutendsten Arbeitsortsgemeinden des Stuttgarter Bezirks sind:

Kornwestheim	mit	45,3 %	auswärts	wohnender	Arbeiterbevölkerung
Obertürkheim	„	20,7 %	„	„	„
Feuerbach	„	10,6 %	„	„	„

Die größten Wohnortsgemeinden des Stuttgarter Bezirks sind:

Botnang	mit	27,2 %	auswärts	arbeitender	Bevölkerung
Rohr	„	25,9 %	„	„	„
Sillenbuch	„	25,0 %	„	„	„
Kaltental	„	23,6 %	„	„	„
Münster	„	23,4 %	„	„	„
Ruit	„	21,6 %	„	„	„
Rohracker	„	21,5 %	„	„	„

Interessant ist, daß die männlichen Pendelwanderer meist in den Nebenberufen Landwirte sind; sie sind oft Besitzer eines eigenen Anwesens, das Frau und Kinder bestellen.

Was nun den Bezirk betrifft, aus dem Stuttgart seine Pendler bezieht, so geht dieser weit über den Milch- und Gemüsering hinaus, denn selbst aus dem Donau- und Jagstkreis kommen täglich Pendelwanderer nach Stuttgart. Und zwar pendelten 1910 aus sämtlichen Bezirken des Neckarkreises, aus 14 des Schwarzwaldkreises, aus 7 des Donaukreises und 9 des Jagstkreises täglich aus 314 Gemeinden tausende von Menschen nach der Landeshauptstadt. Die meisten von ihnen stammen natürlich aus dem Oberamt Stuttgart-Amt und Cannstatt. Aber die Beteiligung aus den einzelnen Gemeinden ist durchaus nicht gleichmäßig, sondern sie ist größer oder kleiner, je nachdem z. B. große und gut beschäftigte Fabriken in der Nähe sind (Kornwestheim schickt z. B. trotz seiner Nähe bei Stuttgart nur 54 Personen, darunter 8 Frauen). Losch meint: „Die nähere Prüfung der Stuttgarter Zahlen scheint zu ergeben, daß nicht etwa nur das strahlenförmig nach den verschiedenen Seiten sich auszweigende Eisenbahn-, Straßenbahn- und Automobilnetz, sondern auch die Gestaltung der Fahrpläne, der Fahrzeiten, der Beförderungskosten, Einfluß auf die Bewegung haben" [1]).

[1]) Losch in den Württembergischen Jahrbüchern für Statistik und Landeskunde 1912.

Sicherlich kommt auch die wirtschaftliche Konjunktur und die Höhe der Löhne für die Höhe der Pendelwanderungsbewegung in Betracht.

Die wichtigsten Bezirke und Kreise, aus denen Stuttgart seine Pendelwanderer bezieht, sind:

Bezirk	Zahl der Wohngemeind.	Zahl der Pendler	darunter weibl.
Stuttgart-Amt	24	5527	1293
Cannstatt	15	3339	734
Ludwigsburg	20	1776	302
Eßlingen	15	1525	156
Leonberg	21	943	197
Waiblingen	27	913	61
Böblingen	15	308	22
Uebrige 9 Bez. d. Neckarkreises	50	221	11
Schwarzwaldkreis	67	429	10
Darunter Nürtingen	16	254	1
Jagstkreis	34	233	9
Darunter Schorndorf	17	207	4
Donaukreis	26	93	3

Und zwar waren die Hauptlieferanten von Pendelwanderern folgende Orte:

Zuffenhausen	mit	1222,	darunter	234	weibl.
Feuerbach	„	1218,	„	356	„
Botnang	„	1134,	„	356	„
Münster	„	939,	„	269	„
Eßlingen	„	794,	„	102	„
Möhringen	„	627,	„	195	„
Fellbach	„	617,	„	67	„
Vaihingen	„	410,	„	78	„
Kaltental	„	329,	„	107	„
Waiblingen	„	290,	„	20	„
Obertürkheim	„	284,	„	43	„
Ludwigsburg	„	275,	„	40	„
Neuhausen	„	261,	„	46	„
Weil im Dorf	„	255,	„	99	„
Rohracker	„	266,	„	85	„
Rohr	„	225,	„	49	„
Sillenbuch	„	214,	„	72	„

Ferner kommen noch bedeutende Mengen von Pendlern aus Plochingen (35), Oberboihingen (30), Backnang (37), Herrenberg (23), Deggingen (22), Leonberg (60). Das sind alles Orte, die bis zu 30 und mehr Kilometer von Stuttgart entfernt liegen, nnd trotzdem sie bedeutende Industriebezirke wie Göppingen,

Eßlingen, Geislingen in der Nähe haben, nichtsdestoweniger in Stuttgart ihr Brot zu verdienen suchen. Der Grund hiefür dürften die höheren Löhne und der beständige Mangel an qualifizierten Arbeitern in der Landeshauptstadt sein. Andererseits zeigen diese Zahlen deutlich, daß wir weder von einem verminderten Einfluß der Großstadt auf die Industrie, noch von einer aufkommenden „Landindustrie" reden können.

Dreizehntes Kapitel.

Das Stuttgarter Wohnungswesen [1]).

Bevor wir die gegenwärtigen Fragen des Stuttgarter Wohnungswesens besprechen, wenigstens soweit diese mit der Industrialisierung im Zusammenhang stehen, möchten wir einen kurzen Blick auf die allgemeinen baulichen Verhältnisse werfen, denn auch diese sind in einer in der Industrialisierung begriffenen Stadt ganz und gar von dieser abhängig. Bei günstiger Konjunktur blüht eine rege Bautätigkeit, bei schlechter steht auch diese still.

Wie überall können wir auch in Stuttgart eine regere Bautätigkeit und Steigerung der Güterwerte erst mit dem Einsetzen einer intensiveren Industrialisierung feststellen. Während die Zahl der Häuser bis in die Mitte des letzten Jahrhunderts nicht sehr wuchs, zeigte sich schon seit 1845 ein merkliches Anschwellen der Zahl der Wohnungen [2]). Auch der Wert der Häuser, wie

[1]) Die in diesem Kapitel enthaltenen Zahlen und Statistiken entstammen, soweit die betr. Literaturstelle nicht genau angegeben ist: den Württembergischen Jahrbüchern für Statistik und Landeskunde, den Berichten der Gewerbeinspektoren, den städt. Monats- und Jahresberichten, sowie der Schrift von Wochner, „Stuttgart seit 25 Jahren", S. 16—25.

[2]) Die Zahl der Gebäude überhaupt betrug in Stuttgart nach Angabe in den Werken von Hartmann, Lotter, den Berichten der Gewerbe- und Wohnungsinspektionen, den städt. Jahresberichten usw.

1835	3335	1850	4154	1865	7357
1840	3526	1855	4627	1870	8732
1845	3771	1860	5042		

Die Zahl der Hauptgebäude betrug:

1882	6240	1908	13 150
1902	8490	1910	16 118.

der der Bau- und Gartenplätze steigerte sich außerordentlich. So stieg der Wert der Gebäude innerhalb der Stadt zwischen 1851 und 1862 durchschnittlich um 51%, der Wert der Bau- und Gartenplätze um 300—1500%. In einem Jahre (1860) entstanden allein 68 Neubauten, 380 Stockerhöhungen- und -Erweiterungen. Von 1846—1870 stieg die Zahl der Häuser in Stuttgart von 3853 auf 8732, das ist das 2¼fache, während sich ihr Wert von 19 291 300 fl. auf 57 883 450 fl. gleich dem 3fachen erhöhte [1]).

1874 hatte diese Hochkonjunktur in der Bautätigkeit ihren Höhepunkt erreicht. Dann flaute sie während der Krisis ab, um sich dann fernerhin ganz den Konjunkturverhältnissen anzupassen. Durch das rasche Anwachsen Stuttgarts, sowie durch die Eingemeindungen und die Tätigkeit der Terraingesellschaften, stieg die Bautätigkeit sehr. So wurden 1906 in Stuttgart 2075, in Nürnberg 1761, in München 1194 Wohnungen errichtet, wobei natürlich nicht bloß der wirtschaftliche Aufschwung, sondern eine Unmenge lokaler Verhältnisse bei den einzelnen Städten mitgewirkt haben mögen. Jedenfalls ist aber die Bautätigkeit der beste Barometer für die Lage der ganzen Industrie (quand le bâtiment va, tout va). Das Baugewerbe ist gewöhnlich das erste Gewerbe, das das Anziehen oder den Rückgang des Zinsfußes, die Verteuerung der Löhne und Materialien zu spüren bekommt. Die gegebene Folge davon ist, daß sämtliche Industrien, die vom Baugewerbe abhängig sind, die Industrie der Steine und Erden, die Holz- und Schnitzstoffindustrie, die Eisenverarbeitung und der Grundstückshandel die Depression zu spüren bekommen und diese sich nun über die ganze Geschäftswelt verbreitet. Im allgemeinen kann man sagen: die Bautätigkeit hat in Stuttgart mit der wachsenden Bevölkerung im großen und ganzen Schritt gehalten und ist ihr sogar manchmal vorausgeeilt. Sie erhielt durch verschiedene Faktoren in den letzten Jahrzehnten ein ganz neues Gepräge: Erstens durch den Villenbau rings auf den Höhen Stuttgarts und zweitens durch die Peripheriewanderung der Industrie, ferner durch die Altstadtsanierung im Jahre 1903, durch die

[1]) Welchen Einfluß die geschäftliche Konjunktur auf das Baugewerbe hat, zeigen die Zahlen, die wir Hartmann a. a. O. S. 279 entnehmen: Hiernach entstanden: 1855 7, 1856 21, 1873 250 Häuser. Der Wert der Häuser steigerte sich bis um 300%, der Wert von Bauplätzen bis um 2000—8000%.

Angliederung Cannstatts und der übrigen Vororte, durch die Ueberbauung des Legionkasernareals 1907 usw. Jedenfalls wurde dadurch dem Baugewerbe sowohl in Stuttgart selbst wie in den mehr peripher gelegenen Gegenden der Stadt Gelegenheit zu größerer Betätigung gegeben.

Trotz der Abwanderung der Industrie in die Vororte wurden dem Wohnungsmarkt nennenswerte neue Wohnungen in Stuttgart nicht zugeführt, auch spürte man nichts von einem Sinken der Mietpreise. Das rührt davon her, daß die freigewordenen Wohnungen meistenteils Geschäftshäuser wurden, und von der sich langsam bildenden City, die die Wohnungsgebiete Stuttgarts immer mehr vom Zentrum der Stadt abdrängt, verschlungen worden sind. Im allgemeinen herrscht die größte Bevölkerungsdichte in den alten Stadtvierteln und in den peripher gelegenen Mietskasernenquartieren, hier namentlich in den Hinterhäusern. Die geringste Bevölkerungsdichte haben die Villenviertel sowie die gemeinnützigen Wohnungskolonien, wie z. B. Ostheim, Ostenau usw.

Die Abwanderung der Industrie in die Vororte hat also keine Lösung der Stuttgarter Wohnungsfrage gebracht, obwohl diese namentlich in zwei Punkten einer raschen Lösung bedurfte und heute noch bedarf. Einmal muß der Wohnungsnot gesteuert werden, die sich namentlich in den außerordentlich hohen Mietspreisen zeigt und zweitens bedürfen die Arbeiterwohnungsverhältnisse noch einer gewaltigen Reformation, wenn auch in den letzten Jahren vieles in dieser Hinsicht geschehen ist.

Was nun die allgemeine Wohnungsnot anbelangt, so ist hier einmal die Tatsache voranzustellen, daß in den letzten 30 Jahren der Wohnungsetat nicht nur bei den ärmeren Klassen, sondern auch bei den übrigen Bevölkerungsschichten einen rasch steigenden Prozentsatz des Einkommens ausmachte. Ehe wir die speziellen Gründe für diese Erscheinungen besprechen, wollen wir eine kurze Schilderung der Stuttgarter Wohnungsverhältnisse geben.

Wie überall treffen wir als Folge der Industrialisierung und der Großstadt in überwiegendem Maße die Mietswohnung, kein eigenes Heim. Wir finden in Stuttgart ganz im Gegensatz zum übrigen Württemberg im Jahre 1900 83,4% der Bevölkerung in solchen Mietswohnungen hausend, und wenn sich auch 1910 der Prozentsatz auf 82,3 erniedrigt hat, so bedeutet dies noch

kein Sinken, sondern eher eine Steigerung der Mietswohnungen, denn in der Zwischenzeit sind viele, teilweise noch sehr ländliche Bezirke (Degerloch) mit Stuttgart eingemeindet worden und haben so die Statistik beeinflußt. Wie sich das Wohnrecht der einzelnen Familiengruppen nach ihrer Größe zeigt, erweist folgende Statistik von 1910:

		Bis 3 Pers.	4—7 Pers.	8 u. mehr Pers.
Eigenhaushalte	Württemberg	34,4	52,1	13,5
	Stuttgart	29,1	55,2	15,7
Mietshaushalt	Württemberg	49,6	45,1	5,3
	Stuttgart	42,9	51,5	5,6
Dienstwohnungshaushalt	Württemberg	42,4	49,6	7,7
	Stuttgart	32,8	60,3	6,9

Diese Tabelle zeigt, daß namentlich die großen, kinderreichen Familien in Stuttgart besonders auf die Mietswohnungen angewiesen sind und dies ist besonders zu bedauern, da gerade diese eine hohe Miete als besonderen Druck empfinden müssen.

Ein Grund für die Mietsteuerung ist die rasch anwachsende Bevölkerung. Wenn diese auch kein so rasches Anwachsen zeigt, wie in anderen Städten, so wird diese Tatsache dadurch wieder ausgeglichen, daß die Terrainverhältnisse auch schwierigere sind als anderswo. Jedenfalls ist das Wachstum der Bevölkerung doch so groß, daß 1905 10,8 und 1910 bereits 11,7% der ganzen württembergischen Bevölkerung in Stuttgart wohnte. Ein charakteristisches Bild für die Entwicklung der Bevölkerungsdichte zeigt folgende Tabelle:

Auf 1 qkm kommen .... Menschen im Oberamt:

	1834	1855	1871	1900	1910
Stuttgart-Stadt	740	975	1710	3362	4390
Stuttgart-Amt	131	138	155	217	277
Cannstatt	179	190	212	291	388

Trotz dieser bedeutenden Zunahme der Volksdichte, selbst in Stuttgart-Amt, ging die durchschnittliche Wohndichtigkeit in Groß-Stuttgart von 1900/1910 von 20,6 auf 18,6 Menschen zurück, und auch die durchschnittliche Benützung eines Raumes erlitt trotz des immer mehr zunehmenden Aftermieter- und Schlafgängerwesens keine bedeutende Zunahme. Sie erhöhte

sich in derselben Zeit kaum merklich, nämlich von 1,034 auf 1,101 Menschen. Diese Tatsachen haben aber, wie schon oben bemerkt, ihren Grund in den Eingemeindungen, namentlich der Degerlochs, das viele Einfamilienhäuser und daher verhältnismäßig viel und im allgemeinen weniger bevölkerte Räume besitzt. Im allgemeinen entwickelten sich die Haushaltungsverhältnisse bei zwei und mehr Personen in folgender Weise:

		Württemberg	Stuttgart
Zahl der Haushalte	1900	433 082	35 575
	1910	491 426	60 005
Zahl der Menschen	1900	2 071 286	164 695
	1910	2 317 894	268 890
Zahl der Wohnräume	1900	1 599 934	159 318
	1910	1 780 755	241 419.

Der Hauptgrund für die hohen Mietspreise ist sicher die enorme Steigerung der Grundrente [1]). Noch viel mehr wie bei den industriellen Anlagen rührt diese Steigerung von der schwierigen Terrainbeschaffung her. Wenn auch L o s c h richtigerweise sagt, daß Wohnpolitik für die Großstadt in erster Linie auch Verkehrspolitik sein muß, und natürlich durch gute Verkehrsmittel die Bedeutung der Entfernungen sehr verringert wird, so ist es doch das Bestreben eines jeden, der sich wegen den in den Vorstädten befindlichen Fabriken nicht dort ansiedeln muß, möglichst in die Nähe des Stadtinnern zu kommen oder sich in Quartieren anzusiedeln, die bei mäßiger Entfernung vom Arbeitsort nicht die Unannehmlichkeiten der Fabrikvorstädte haben.

Hiefür kommen in erster Linie die Stuttgarter Höhen in Betracht, deren Bebauung, wie schon oben gesagt, durch den hartnäckigen Widerstand der Weingärtner und Parzellenbesitzer sowie durch das hügelige Terrain und den dadurch begründeten schwierigen Transport sehr teuer ist. So stieg in der kurzen Zeit von 1890/93 der Preis pro qm [2]):

Auf dem Herdweg von	8—10	Mk.	auf	50—80	Mk.
In der Mörikestraße von	15	„	„	100	„
Auf dem Kanonenweg von	10	„	„	50	„

[1]) Die nackte Bodenfläche des Stadtdirektionsbezirks Stuttgarts und der Kleinmarkung Cannstatt kostet heute ebensoviel wie die ganze Wald- und Landwirtschaftsfläche des Jagstkreises, wenn man sie kaufen oder vertauschen will. Das mobile Kapital beherrscht den städtischen Boden durch die Hypothek, es wird zur Herrin der Gewerbegebiete. (Aus „Das Königreich Württemberg", Seite 94. 1. Teil.)

[2]) Vgl. H u b e r, Festschrift 2. Teil S. 60.

Das für die Ansiedlung der Industrie betimmte Terrain verteuerte sich lange nicht im selben Maße. So z. B. stiegen in derselben Zeitspanne die Bodenpreise in der Gegend der Prag, Untertürkheims und Wangens von 1—3 Mk. nur auf 10—20 Mk. pro qm.

Ein weiterer Grund für die Bodenpreissteigerung ist die seit den 70er Jahren in Schwung gekommene Bodenspekulation und die allmähliche Citybildung, die die Wohnungen immer mehr aus dem Stadtinnern verdrängt. Dagegen muß es eine offene Frage bleiben, ob die Erhöhung der Löhne und Materialienpreise, die teilweise bis zu 20 und 30% gestiegen sind, auch als Grund für die allgemeine Mietpreiserhöhung anzusehen sind. Denn dieser Erhöhung der Baukosten steht eine ökonomischere und praktischere Bauausführung und ein sinkender Unternehmergewinn gegenüber, so daß wir uns der Meinung von Fuchs anschließen möchten, die besagt, daß „die gesteigerten Baukosten nur insoweit als Ursache der allgemeinen Mietssteigerung der letzten 25 Jahre bezeichnet werden können, als sich die Befriedigung des Wohnungsbedürfnisses verbessert hat, als bessere Wohnungen mit weitergehenderem Luxus und Comfort geschaffen worden sind [1])".

Dies sind also die Ursachen, die eine Mietspreissteigerung der Wohnungen in Groß-Stuttgart in folgender Höhe erklären sollen:

	1 zimmrig	3 zimmr.	5 zimmrig	m. Laden	m. Werkst.
1903	163	466	925	841	656
1909	174	504	1080	813	713
1913	193	547	1169	785	736

Wir sehen, die Wohnungen sämtlicher angegebenen Größenklassen sind im Preise beträchtlich, teilweise bis zu 20 und 25% gestiegen, nur die Wohnungen mit Laden haben einen Mietspreisrückgang erfahren, weil sich die kleinen Lädchen gegenüber den großen Warenhäusern und Spezialgeschäften bei gleichbleibender oder steigender Miete nicht mehr, oder doch nur so schlecht rentieren würden, daß sich ihr Betrieb überhaupt nicht mehr lohnt. Ein richtiges Bild von den Stuttgarter Mietspreisverhältnissen zeigt ein Vergleich mit andern Großstädten.

1895 kostete eine zweizimmrige Wohnung in Stuttgart

[1]) Fuchs, Zur Wohnungsfrage. S. 67.

durchschnittlich 280—360 Mk., in Cöln maximal 360 Mk., in Augsburg und Metz durchschnittlich 100 Mk., in Straßburg 112, in Magdeburg 113 Mk., in Halle a. S. 135 Mk. und in Nürnberg 150 Mk.

Um diese Wohnungsnot zu beheben sind schon viele Mittel angewandt worden. Einmal hilft man sich durch Schaffung neuer Stadtteile oder durch Neubau von Villenvierteln, ferner durch Anlegung von Arbeiterkolonien, namentlich auf die Initiative von sozialen und anderen Bauvereinen. Die greifbarste Folge all dieser Bestrebungen ist die Bildung von Arbeitervororten, wie Ostheim, Südheim, Westheim usw.

Der andere Weg, der eingeschlagen wurde, um der Wohnungsnot zu steuern, zielte in erster Linie darauf ab, die zunehmende Uebervölkerung zu verhindern und führte zur Bildung eines für ganz Deutschland vorbildlichen Instituts, des Stuttgarter Wohnungsamtes [1]).

Es entstand im Anschluß an die durch die Volkszählung von 1895 angeordnete Erhebung über die Stuttgarter Wohnungsverhältnisse, wobei sich herausstellte, daß etwa $^1/_{10}$ der Bevölkerung in übervölkerten Wohnungen hauste. Weder die polizeiliche Ueberwachung im Sinne der Bauordnung von 1872, noch § 29 a des württembergischen Polizeistrafgesetzbuches, der der Polizei das Vorgehen gegen jede Benützung gesundheitswidriger Wohn- und Schlafräume gestattet, war imstande, diesem typisch großstädtischen Uebelstande abzuhelfen. So entschloß man sich 1901 ein Wohnungsamt ins Leben zu rufen, das im Juni 1902 seine Tätigkeit begann.

Es hat die Aufgabe [2]): 1. „Den Stand des Wohnungsmarktes durch fortlaufende Erhebungen evident zu erhalten, um hieraus die notwendige Grundlage für weitere gemeindliche Maßnahmen auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge zu gewinnen. 2. Gegen ungesundes Wohnen, insbesondere soweit es von Ueberfüllung herrührt, durch Ausübung einer regelmäßigen Wohnungsinspektion vorzugehen. 3. Einen öffentlichen Wohnungsnachweis zu betreiben."

Durch diese drei verschiedenen Tätigkeiten, die das Stuttgarter Wohnungsamt vereinigt, nämlich die Wohnungsstatistik,

[1]) Sander, a. a. O. S. 80.
[2]) ebenda S. 81.

die Wohnungsaufsicht und den Wohnungsnachweis hat das Amt nicht bloß einen repressiven Charakter, sondern es ist auch in der Lage Positives zu leisten und die Basis einer gesunden Wohnungspolitik zu werden.

Die zweite Frage der Stuttgarter Wohnungspolitik geht Stuttgart als Industriestadt an, es ist die Lösung der Arbeiterwohnungsfrage. Es steht bekanntlich fest, daß das Wohnbedürfnis der arbeitenden Klassen in den meisten Städten in großem Umfang erstens zu schlecht befriedigt wird (durch zu wenige und zu kleine, vielfach menschenunwürdige Räume) und zweitens trotzdem gleichzeitig zu teuer ist. „Die Ausgaben für die Wohnung stehen im umgekehrten Verhältnis zur Einkommenshöhe der verschiedenen Klassen. Bei den arbeitenden Klassen selbst aber steigen sie im gleichen Verhältnis zur Größe der Stadt, ohne gleich starkes Steigen der Löhne“ [1]).

Die Arbeiterwohnungsfrage ist aus verschiedenen Gründen sehr schwer zu lösen [2]). Die Arbeiterwohnung soll möglichst billig, möglichst groß und möglichst gesund sein, nebenbei soll sie aber auch in wirtschaftlicher Hinsicht möglichst günstig liegen. Sie soll möglichst nahe der Stadt sein, damit die Industriestadt selbst Nutzen aus der Bevölkerung zieht, die durch ihre Industrie ernährt wird und sie soll möglichst nicht allzuweit vom Arbeitsort entfernt sein, denn ein weiter Weg oder eine weite Fahrt zu diesem bedeutet ein Zeitversäumnis, das entweder der Arbeitszeit abgezogen oder auf Konto einer geringeren Pflege des Familienlebens gesetzt werden muß.

Dadurch ist schon für die Arbeiter, die keine Pendler sind und ein Leben in der Großstadt dem ruhigen Landleben vorziehen, ihr Wohngebiet in Stuttgart ziemlich fixiert. Der enge Tal-

---

[1]) Fuchs, Zur Wohnungsfrage S. 5.

[2]) Sander, a. a. O. S. 11. „Die Entwicklung unserer Städte bringt es mit sich, daß die Verteilung der Wohnstätten für Minderbemittelte nicht übereinstimmt mit der Verteilung der Arbeitsstätten im Ortsgebiet. Die gesünderen und oft billigeren Wohnungen liegen in den Außenvierteln (Stuttgart), während das Familienoberhaupt und bisweilen auch die Frau in der Innenstadt beschäftigt sind und daher hier wohnen. Trotz der sich stetig bessernden Verkehrsverhältnisse gelingt es dem Wohnungsaufsichtsbeamten nur zu häufig nicht, den Arbeiter zur Aufgabe einer augenscheinlich ungesunden Wohnung im Stadtinnern zu bewegen und eine, vielleicht noch billigere, in den Vororten zu beziehen.

kessel dient den Geschäftszwecken und teilweise auch teureren Bürgerwohnungen. Die Berghänge und Höhen eignen sich nicht für billige Arbeiterwohnungen, denn dazu sind die Bodenpreise und die Baukosten zu hoch, sie sind ganz natürlicherweise für Villen- und Herrschaftswohnungen bestimmt. Also bleiben wie der Industrie auch den Wohnvierteln der Arbeiter nur die Vororte längs der Neckarebene und die Quartiere im Süden und Westen der Stadt übrig.

In diesem begrenzten Raume galt es nun geeignete Arbeiterwohnungen zu schaffen. Die Bewegung setzte in Stuttgart in den 90er Jahren ein und hat bis heute bereits außerordentlich reiche Früchte getragen. Der Handelskammerbericht von 1912 schreibt darüber:

„In den Wohnverhältnissen ist nicht zum allermindesten unter der staatlichen Wohnungsaufsicht eine entscheidende Besserung eingetreten. Dagegen sind die Mietspreise namentlich in Stuttgart und den umliegenden Plätzen andauernd im Steigen begriffen. Eine vom „Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen" errichtete neue Kolonie für Kleinwohnungen in Stuttgart, bei Gaisburg, Kolonie Ostenau, ist im Berichtsjahr entstanden. In zunehmendem Maße werden von Industriellen selbst Arbeiterhäuser errichtet. Auch die Bau- und Sparvereine befassen sich mit dieser Aufgabe. Für Wander- und Saisonarbeiter werden vielfach, namentlich in Ziegeleien, eigene Unterkunftshäuser und Baracken geschaffen[1]). Für die Unterkunft weiblicher Arbeiter wurde auch im Berichtsjahr durch Erstellung neuer und Vergrößerung bestehender Arbeiterinnenheime Sorge getragen."

Den geringsten Anteil an der Lösung der Arbeiterwohnungsfrage haben die kapitalistischen Bauunternehmer. Diese haben meist versagt, denn sie haben das Bestreben, aus ihren Bauten eine möglichst hohe Rente herauszubekommen, und das gelingt ihnen bei einer Mietskaserne besser als bei einem Einfamilienhaus.

[1]) Gerade diese Frage ist nach den verschiedenen Berichten der Gewerbeinspektoren immer noch brennend, da diese Saisonarbeiter, meist Polen, Galizier und Italiener einen weniger ausgeprägten Sinn für Reinlichkeit an den Tag legen. Der Bericht von 1911 schreibt: Hinsichtlich der Beschaffenheit der Schlafräume, Küchen, Waschräume und Aborte für Wanderarbeiter ist in den Ziegeleien eine Besserung eingetreten, aber Reinlichkeit und Ordnung fehlt bei den ausländischen Arbeitern meist noch vollständig, die Wascheinrichtungen werden nur selten benützt.

Die größte Arbeit in dieser Hinsicht haben die Arbeiterbaugenossenschaften, die gemeinnützigen Wohnungsvereine, die Arbeitgeber, sowie der Staat und die Stadt geleistet. Letztere sorgen allerdings nur für die in ihrem Dienste stehenden Arbeiter, deren Wohnungsnot von der der übrigen Arbeiter in keiner Weise verschieden war. Beide, Kommune und Staat, haben mit Erfolg die Wohnungsnot ihrer Arbeiter durch Errichtung von Dienstwohnungen und Arbeiterhäusern bekämpft. In dieser Hinsicht, wenn auch in den Konsequenzen verschieden, wirkt in Stuttgart namentlich Paul Lechler als Vorkämpfer für diese Bestrebungen [1]).

Die Arbeiterbaugenossenschaften wurden erst durch das Reichsgesetz von 1889 in die Lage gesetzt sich kräftig zu entfalten, indem ihnen die Bildung von Genossenschaften mit beschränkter Haftung möglich wurde. Sie werden gewöhnlich als „Spar- und Bauvereine" gegründet und erreichen ihre Zwecke meist durch Ausgabe von Anteilscheinen in beschränkter Anzahl an ihre Mitglieder, um jeden kapitalistischen Zweck auszuschließen und erlauben sogar eine ratenweise Zahlung des Betrags. Ihr Vorstand und Aufsichtsrat besteht größtenteils aus Arbeitern, aber auch aus Angehörigen anderer Stände, so daß ihre Schöpfungen als Produkte der Solidarität und des Gemeingeistes der ganzen Bevölkerung, vornehmlich aber der Arbeiter selbst anzusehen sind. Fuchs [2]) charakterisiert ihr Wirken folgendermaßen:

„Die Spar- und Bauvereine wirken in hohem Maße sozial versöhnend und werden zugleich ein kräftiger Hebel für soziale Bestrebungen auf anderem Gebiete."

In Stuttgart bestehen verschiedene Baugenossenschaften dieser Art [3]):

Die 1910 durch Arbeiter und Angestellte gegründete „Gemeinnützige Baugesellschaft für Einfamilienhäuser". Sie rief die Kolonie Falterau ins Leben, wo sie etwa 50 Häuser

[1]) Paul Lechler vertritt in seiner Schrift „Nationale Wohnungsreform" Berlin 1895 S. 19 energisch den Standpunkt, daß wirklich befriedigende Ergebnisse für die Lösung der Wohnungsfrage nur dann zu erwarten sind, wenn zu deren Durchführung der Staat, das Reich oder die Einzelregierungen nicht etwa durch eigene Bauunternehmungen, sondern lediglich durch die Beteiligung bei den Organisationen und durch die Garantie für die kreditweise Aufbringung der Mittel beitragen.

[2]) Fuchs, Zur Wohnungsfrage S. 13.

[3]) Vgl. den Bericht der Gewerbeinspektoren von 1913. S. 117 ff.

mit 3—4 Zimmern baute. Die Häuser werden von den Mitgliedern gekauft und kosten durchschnittlich 7000—12 500 Mark.

Die 1912 von den Arbeitern der Daimler Motorengesellschaft gegründete Genossenschaft „Gartenstadt eigenes Heim". Die Genossenschaft erwarb für 456 000 Mark ein Baugelände und errichtete dort die Kolonie „Luginsland". Finanziell wurde dieses große Unternehmen durch die Beihilfe der Daimler Motorengesellschaft selbst, durch die württembergische Sparkasse, die württembergische Versicherungsanstalt und Fabrikant Bosch ermöglicht, die zusammen den Kaufpreis gegen hypothekarische Sicherstellung aufbrachten. Bis jetzt sind etwa 90 Häuser erbaut, die durchschnittlich für 7—9000 Mk. an die einzelnen Genossen verkauft werden.

Zu dieser Kategorie von sozialen Vereinen kann man auch noch den ganz an der Grenze des Stuttgarter Industriegebiets bestehenden „Bau- und Sparverein Kornwestheim" zählen, der 1907 gegründet wurde und seitdem etwa 20 Häuser mit 61 Wohnungen errichtet hat. Der Kaufpreis für ein Haus beläuft sich auf 8000—15 500 Mk.

Die gemeinnützigen Wohnungsvereine sind in Stuttgart schon früh entstanden. 1860 bereits wurde der „Wohnungsverein" gegründet, 1872 „Die gemeinnützige Baugesellschaft", die bis 1910 etwa 36 Wohnhäuser erstellt hat. Der größte und bedeutendste Stuttgarter Verein dieser Art, vielleicht sogar der größte in ganz Deutschland ist „Der Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen", eine Schöpfung des Geheimen Hofrats Eduard von Pfeiffer.

Er wurde 1890 gegründet und schuf zuerst zusammen mit dem Arbeiterbildungsverein ein Arbeiterheim, das im selben Jahre noch eröffnet wurde und Wohnungen in größerer Zahl für ledige Arbeiter besitzt. 1891 ging der Verein an die Errichtung der Kolonie Ostheim. Sie sollte die Wohnstätte von weniger bemittelten Leuten, namentlich von Arbeitern, werden. Zunächst stand der Stuttgarter Gemeinderat und die Presse den Bestrebungen wenig günstig gegenüber. Aber trotzdem waren, noch ehe die ersten 134 Wohnungen auf den 50 Bauplätzen erstellt waren, bereits alle schon im voraus vermietet. So groß war das Bedürfnis nach billigen Wohnungen in den niedrigen Klassen! 1894 entstanden weitere 64 Häuser. 1896 ist ihre Zahl bereits auf 228 mit 702 Wohnungen

gestiegen, und die Anzahl der von sämtlichen Stuttgarter gemeinnützigen Vereinen bis dahin erstellten Wohnungen betrug etwa 1200. 1899 war die Kolonisation Ostheims so ziemlich beendigt. 1901 wurde mit der Errichtung der Kolonie Süd- und Westheim begonnen, in den letzten Jahren entstand die Kolonie Ostenau bei Gaisburg, die bis Juli 1914 ausgebaut war. Der Verein besaß 1913 in

Ostheim	1267,
Westheim	93,
Südheim	136,
Ostenau	261.
Zusammen	1757 Wohnungen,

und zwar sind es 25 einzimmrige, 613 zweizimmrige, 1006 dreizimmrige, 106 vierzimmrige und 7 fünfzimmrige Wohnungen. Ost-, Süd- und Westheim sind vorwiegend Arbeiterkolonien, während Ostenau durch größere Wohnungen der Verbesserung der allgemeinen Wohnungslage auch der besseren Stände dienen soll. Hier wohnen namentlich Staats- und städtische Beamte, sowie Kaufleute und Ingenieure. Deshalb herrschen auch hier die drei- und vierzimmrigen Wohnungen vor [1]).

Die Tätigkeit des Vereins für das Wohl der arbeitenden Klassen ist um so bemerkenswerter als dieser seine Kolonien alle aus eigenen Mitteln erbaut hat und die Stadtverwaltung aus ihrer Kasse nur die Mittel für die Erstellung und Erhaltung der Straßen gewährt.

Für die Lösung der Arbeiterwohnungsfrage im Stuttgarter Bezirk haben auch die Industriellen selbst, allerdings in nicht allzugroßem Maße beigetragen. Die erste vom Unternehmer erstellte Arbeiterkolonie ist schon vor 75 Jahren entstanden. Es ist dies die von der württembergischen Baumwollspinnerei in Brühl bei Obertürkheim entstandene Arbeiteransiedlung. Weitere Wohnkolonien erstellte G. Siegle & Co. Stuttgart in Vaihingen [2]), sowie bereits in den 70er Jahren Eduard Hallberger für die Arbeiter und Beamten seines Verlagsinstituts und die Stuttgarter Straßenbahn [3]). Von diesen wenigen Schöpfungen der Stutt-

[1]) Vgl. den Bericht der Gewerbeinspektoren von 1913. S. 116 ff.

[2]) Die Bauten kleinerer Firmen, von denen sich auch einige dieser sozialen Frage angenommen haben, sind nicht ausdrücklich angeführt.

[3]) „Dienstwohnungen" hat auch die Stuttgarter Straßenbahn-

garter Industriellen ist die Wohnkolonie der württembergischen Baumwollspinnerei und Weberei Brühl am besten ausgestaltet und verdient nähere Beachtung. Von 741 Arbeitern der Fabrik wohnen 290 in Fabrikwohnungen, die bei sehr geringem Mietzins (2 Zimmern 52 Mk., 3 Zimmer 94—143 Mk. jährlich), freiem Keller, Holz- und Kohlenraum und unentgeltlichem Gartenanteil erhalten. Die Beamten und Angestellten der Fabrik haben gänzlich freie Wohnung, ebenso der Lehrer, Unterlehrer und die Kinderpflegerin, die die Fabrik angestellt hat. Auch die sonstigen sozialen Einrichtungen, eine zweiklassige Schule, eine Fabriksparkasse, Lesebibliothek usw. sind mustergültig und verdienen eifrigste Nachahmung.

Das Wohnrecht für die Arbeiter ist bei den einzelnen Gesellschaften und Genossenschaften sehr verschieden ausgestaltet. Der Staat und die Baugesellschaften errichten gewöhnlich große Häuser, die für mehrere Familien Platz gewähren und vermieten die einzelnen Wohnungen. Die gemeinnützigen Vereine und die Arbeiterbaugenossenschaften errichten vielfach Einfamilienhäuser, sogenannte Erwerbshäuser, die den Arbeitern durch allmähliche Abzahlung als Eigentum zugehören, so namentlich der Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen. Die von den Unternehmern geschaffenen Arbeiterkolonien sind meistens Mietshäuser und haben daher die Härte, daß bei der Entlassung die ganze Familie gewöhnlich auf die Straße gesetzt ist. Nur in den seltensten Fällen findet hier Verkauf der Häuser statt.

Natürlich bedürfen diese Unternehmungen alle großer finanzieller Unterstützungen. Da haben wir schon oben gesehen, daß in speziellen Fällen die städtische Sparkasse, sowie einzelne Privatpersonen helfend eingesprungen sind. In erster Linie ist es aber die „württembergische Versicherungsanstalt", die die Kapitalien zur Erbauung der Arbeiterquartiere gegen 1½fache Sicherheit den Vereinen vorschießt. Bis 1900 erhielt z. B. die allgemeine Bau-, Spar- und Bedarfsgenossenschaft Cannstatt 129 150 Mk. und der Verein für das Wohl der arbeitenden Klassen 989 81 Mk.

---

gesellschaft nach Vorbild der Staatsbahnen für ihre Angestellten in der Nähe der Depots geschaffen. Im ganzen besitzt die Straßenbahngesellschaft heute etwa 300 ein- bis vierzimmrige Wohnungen, so daß sie für etwa $^1/_3$ ihres Personals teils durch Errichtung eigener Häuser, teils durch Miete von solchen in Ostheim gesorgt hat.

vorgeschossen und seitdem haben sich die Beträge natürlich noch ganz bedeutend vergrößert.

Um die Wirkung der gemeinnützigen Vereine noch weiter zu illustrieren, wollen wir zum Schlusse noch vergleichshalber die Mietpreise von 1913 der Durchschnittswohnungen in Stuttgart und denen der Arbeiterkolonien einander gegenübersetzen [1]).

Der Mietpreis für eine:

	Groß-stuttgart	Ost-heim	West-heim	Süd-heim	Oste-nau	Korn-westheim
1 Zimmerwohnung betrug in	193	120	—	—	—	—
2 „ „ „	355	240	244	330	372	250
3 „ „ „	547	336	314	372	500	260—315
4 „ „ „	822	432	—	—	700	320—400

Daraus ergibt sich, daß die Wohnungen in den Arbeiterkolonien bis zu 30 % billiger sind als im übrigen Stuttgart und noch den großen Vorzug haben, in sanitärer und sittlicher Hinsicht viel vorteilhafter zu sein als die sonstigen Arbeiterquartiere, die Mietskasernen. Daher bedeutet der weitere Ausbau der sozialen Vereine und der Baugenossenschaften die beste Lösung des Arbeiterwohnungselendes, soweit ein solches in Stuttgart noch herrscht.

Vierzehntes Kapitel.

Schlußbetrachtung.

Wir haben nun die Entwicklung der Stuttgarter Industrie von ihren ersten Anfängen bis auf die neueste Zeit verfolgt. Wir haben die Wirkungen und die Folgen der Industrialisierung gesehen und haben die Gefahren erkannt, die der Stuttgarter Industrie durch ihre schlechte industriepolitische Lage entstanden sind und immer noch weiter entstehen. Deshalb ist es für Stuttgart mehr noch als für andere Industriezentren nötig, Industriepolitik zu treiben.

In erster Linie ist es Sache des Reichs die Industrie im allgemeinen im Rahmen seiner Volkswirtschaft zu stützen und sie den konkurrierenden ausländischen Industrien gegenüber zu schützen.

[1]) Vgl. den Bericht der Gewerbeinspektoren von 1913. S. 116 ff.

Was die Stellung der Industrie in der eigenen Volkswirtschaft betrifft, so ist die Industriepolitik des Reiches in dieser Hinsicht sehr schwierig. Denn hier gilt es die Stellung der Industrie zu den andern Zweigen der Volkswirtschaft so zu regeln, daß sie einander nicht feindlich gegenüberstehen, sondern ineinander eingreifen und einander fördern. Dies sollen die sozial-, handels- und verkehrspolitischen Maßnahmen bezwecken.

Durch die zunehmende Bedeutung Deutschlands als exportierender Industriestaat ist eine weitgehende auswärtige Handels- und Industriepolitik nötig. Hiezu dienen Exportprämien und Steuerfreiheiten für junge Industrien, die groß gezogen werden sollen, ferner Zollfreiheiten für einzuführendes Rohmaterial und für Maschinen.

Namentlich wichtig für die Stuttgarter Industrie ist die Schutzzollpolitik des Reichs. Aber nicht nur Schutzzollpolitik muß das Reich treiben, um die eigene Industrie gegen die ausländische zu unterstützen, sondern sie muß auch suchen den Zollgürtel der fremden Staaten möglichst lose zu gestalten. Nicht daß plötzlich, wie mit der Einführung der Bülowschen Handelsverträge, viele Industrien gar nicht mehr fähig sind ihre Waren auszuführen oder ihren Export nur unter den größten Schwierigkeiten aufrecht erhalten können[1]). Sauerländer[2]) verlangt deshalb, daß die geminderte Exportfähigkeit dadurch wieder zu erhöhen versucht wird, indem er folgende Zollpolitik für das Reich vorschlägt:

1. Erreichung niederer Zölle bzw. Zollfreiheit für deutsche Exportwaren in andern Staaten.

2. Deutsche Waren dürfen nie höheren Zöllen unterworfen sein als die anderer Staaten.

3. Die Zölle müssen für eine möglichst lange Dauer vertragsmäßig festgesetzt werden.

Aber nicht nur das Reich hat Industriepolitik zu treiben, sondern in unserem speziellen Falle auch Württemberg, Stuttgart und die Stuttgarter Industrie durch ihre Interessenvertretungen selbst.

Wir haben bereits in früheren Abschnitten die Tätigkeit der Zentralstelle für Gewerbe und Handel, sowie der Handels- und

[1]) Sauerländer, a. a. O. S. 52 ff.
[2]) Sauerländer, a. a. O. S. 56.

Handwerkskammern gewürdigt und wollen hier nur in kurzen Worten die Leitlinien ihrer Politik feststellen.

In Stuttgart gilt es vor allem nur solche Industrien zu fördern, die in der ungünstigen industriellen Lage der Stadt lebensfähig sind. Dabei müssen den Unternehmern die Behörden mit Rat und Tat zur Seite stehen. Auch ist es die Aufgabe der Zentralstelle auf die wirtschaftlich günstigsten Betriebsformen hinzuweisen und durch entsprechende Kurse ihre Ausbreitung zu fördern.

Die Regierung muß die Industrie fördern durch billige Eisenbahntarife, Schaffung neuer Verkehrswege (Kanäle), durch Ausstellungen (hiezu dienen namentlich die Fach- und Spezialausstellungen).

Der Aufwand, den Württemberg jährlich aus laufenden Etatmitteln machte betrug für Handel und Gewerbe:

	Mk.		Mk.	
1877	516 375,	wovon	402 895	für untengenannte Zwecke
1887	538 315,	„	423 934	„
1900	961 576,	„	616 331	„
1905	1 915 893,	„	1 235 653	„
1910	2 026 095,	„	1 285 930	„

Der größte Nutzen dieser Gelder fällt natürlich Stuttgart zu, denn die Hauptausgabeposten: Zentralstelle für Gewerbe und Handel, Fachschulen, Arbeitsvermittlung, technische Hochschule, Baugewerbeschule usw. befinden sich ja zum größten Teile dort.

Auch die Stadt Stuttgart und die Vorortsgemeinden können und müssen Industriepolitik treiben, indem sie der Industrie Vergünstigungen durch Wasserrechte, Ueberlassung billigen Bodens und Steuerermäßigung gewähren. Sie müssen ferner die industriellen Wünsche ihrer Einwohner, sei es durch eigene Initiative, den maßgebenden Stellen unterbreiten, sei es indem sie die Interessenvertretung der Industrie in ihren Plänen unterstützen. Zu letzterem Zweck hat sich 1907 der württembergische Industrieverband gebildet, der 1908 den Namen „Verband württembergischer Industriellen" annahm[1]). Er umfaßte 1908 388 Firmen mit 45 300 Arbeitern. Bis 1910 hatten sich ihm 546 Mitglieder angeschlossen und heute gehört ihm weitaus die größte Zahl der württ-

[1]) Hier zu nennen wäre auch der Hansabund, der 1909 zur Wahrung der Lebensinteressen von Handel und Industrie gegründet wurde. Das Landeskomitee für Württemberg wurde unter Führung der Stuttgarter Handelskammer gegründet.

tembergischen Industriellen an. Er bezweckt laut seinen Statuten: Die württembergische Industrie zu einer wirksamen Vertretung ihrer gemeinschaftlichen Interessen zusammenzuschließen, in allen die württembergische Industrie betreffenden Fragen ein einheitliches Vorgehen der Interessenten und den Zusammenschluß an gleichstrebende Interessenverbände herbeizuführen. Ferner bezweckt er bei Behörden, Parlamenten, Handels- und Handwerkskammern, sowie ähnlichen Körperschaften Anregung zur Lösung industriepolitischer Fragen zu geben.

Neben diesem großen Verband bestehen noch eine große Zahl kleinerer Spezialverbände, die in ihrem engbegrenzten Gebiet schon sehr viel geleistet haben. Hier kommen namentlich in Betracht :

Der Verband Württembergischer Holzindustrieller.
Der Verein Feuerbacher Fabrikanten.
Der Württembergische Brauerverband.
Der Württembergische Brauereiverband.
Der Verband Württembergischer Metallindustrieller.
Der Verband Stuttgarter Buchdruckereibesitzer.
Der Stuttgarter Rabattsparverein usw.
Der Buchhändlerverein Stuttgart.
Die Großeinkaufsgenossenschaft der Kolonialwarenhändler Stuttgarts, sowie
Die Börsen- und Handelsvereine usw.

Nun zum Schluß noch die Frage: Wie hat die Industrialisierung in Stuttgart gewirkt?

Hier ist zuerst ganz allgemein festzustellen, daß wie überall, wo sich eine rege industrielle Tätigkeit zeigt, eine reichere Güterversorgung und eine bessere Lebensweise ermöglicht wird, „weil das Kapital rascher vermehrbar ist als die Bevölkerung und auch in viel höherem Grade produktiv gemacht werden kann als die menschliche Arbeitskraft“ [1]).

Die aus der Ueberwälzung der menschlichen Arbeit auf die Maschine sich ergebende Intensivierung des Betriebs wirkte einesteils kulturfördernd, denn sie schuf Raum für geistige und körperliche Erholung, andererseits wirkte sie durch ihre Einseitigkeit und Einförmigkeit ungünstig auf den Körper wie auf

[1]) Grunzel, Sieg des Industrialismus, S. 32.

den Geist. Die Industrialisierung hob den nationalen Wohlstand ganz gewaltig, aber sie trug auch dazu bei, die Kluft zwischen den besitzenden Klassen und dem Proletariat zu verbreitern. Am besten charakterisieren wir die industrielle Entwicklung Stuttgarts durch folgende Gegenüberstellungen:

Früher: Kleinbetrieb, Kleinstadt, örtliche Abgeschlossenheit und korporative Gebundenheit.

Heute: Großstadt mit Zentralisierung des Handels in der Altstadt und Dezentralisierung der Industrie in den einzelnen Vororten, Großbetrieb, Großverkehr und Großkapital.

Huber[1]) faßt die Wirkung der Industrialisierung auf Stuttgart in folgenden Worten zusammen:

„Stuttgart, dessen wirtschaftliche Bedeutung bis dahin auf seinem Zwischen- und Platzhandel beruhte, entwickelte sich zur wichtigsten Industriestadt des Landes, zugleich wurde es zum Mittelpunkt des württembergischen Eisenbahn- und Bankwesens, zum leistungsfähigsten Gemeinwesen des Landes, und damit zur wirtschaftlichen Zentralkraftstation des Landes. Wie die allgemeine Konzentration, so findet auch die speziell württembergische ihr Spiegelbild darin, wie sich in der Landeshauptstadt die Kapitalien- und Sparrücklagen sowie der Kreditbedarf konzentrieren. Auch das Lohnniveau und die Arbeitsdauer wird von Stuttgart aus beeinflußt. So mag der materielle und geistige Einfluß der schwäbischen Residenzstadt als ein Beispiel für die Erweiterung des Kulturkreises des geistig kulturellen Milieus dienen, wie sie überhaupt vermittelst der Bevölkerungskonzentration vor sich geht."

Diesen Worten möchten wir uns anschließen. Stuttgart hat im Verhältnis zu dem übrigen Lande eine glänzende industrielle Entwicklung zu verzeichnen. Wenn seine Industrie im Verhältnis zu vielen deutschen Industriezentren nicht so rasch wuchs und weiterwächst, so kommt dies größtenteils von den verkehrspolitischen Zuständen her. Sind diese einmal in dieser Weise geregelt, wie wir dies oben angedeutet haben, so kann der weitere Erfolg nicht ausbleiben.

[1]) F. C. Huber, Festschrift zur Feier des 50jährigen Bestehens der Württembergischen Handelskammern, S. 72.

Statistischer Anhang*).

Auf 10 000 Einwohner entfielen 1907 Betriebe in

	Deutschland	Berlin	Württemberg	Stuttgart
Metallverarbeitung	26,7	19,3	35,6	20,2
Maschinenindustrie	17,4	16,1	26,5	19,2
Chem. Industrie	1,8	2,4	2,1	3,8
Industrie der forstl. Nebenprodukte	1,2	0,9	2,3	1,1
Textilindustrie	25,9	12,5	13,5	7,7
Papierindustrie	3,4	6,9	3,6	5,3
Lederindustrie	8,8	12,7	12,8	13,7
Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	38,6	27,2	63,1	21,2
Nahrungsmittelindustrie	57,7	30,7	84,3	43,7
Bekleidungsgewerbe	117,5	274,5	123,1	142,0
Reinigungsgewerbe	22,2	47,4	26,1	66,4
Baugewerbe	37,3	24,4	66,7	38,1
Polygraph. Gewerbe	3,2	7,7	3,4	9,9
Künstler. Gewerbe	2,0	7,3	1,6	9,5

Die Entwicklung der Bevölkerung Stuttgarts und der umliegenden Orte 1834—1910.

	1834	1852	1871	1890	1900	1910
Stuttgart [1])	48 211	62 929	111 486	171 831	219 246	286 128
Cannstatt	4 926	6 698	11 804	20 265	26 497	39 351
Untertürkheim	1 861	2 308	2 756	3 722	4 952	7 768
Wangen	1 182	1 577	1 839	2 385	3 174	5 059
Gaisburg	793	877	1 598	3 074	4 764	8 314
Degerloch	1 255	1 466	1 867	2 568	3 158	4 633

*) Die einzelnen Tabellen sind in ihrer größten Mehrheit aus der „Statistik des Deutschen Reiches“ Band 3, 108, 115, 116, 207—220 zusammengestellt. Die Zahlen über die Württemberger u. Stuttgarter Verkehrsverhältnisse entstammen dem Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten der betreffenden Jahre. Einzelne bevölkerungsstatistische Daten, die aus der „Statistik des Deutschen Reiches“ nicht ersichtlich waren, entstammen den „Württembergischen Jahrbüchern für Statistik u. Landeskunde“, sowie Erkundigungen beim Königlichen statistischen Landesamt in Stuttgart.

[1]) Sämtliche nachfolgende Orte bis einschließlich Degerloch sind seit 1900 bzw. 1905 mit Stuttgart eingemeindet, seit dieser Zeit ist daher die Einwohnerzahl dieser Orte in der Stuttgarts enthalten.

	1834	1852	1871	1890	1900	1010
Botnang	1 085	1 320	1 725	2 385	2 997	4 277
Feuerbach	2 337	2 720	3 726	5 956	9 052	14 244
Möhringen	2 018	2 255	2 429	3 070	3 509	4 480
Vaihingen a. F.	1 517	1 635	1 648	2 446	3 950	5 436
Zuffenhausen	1 482	1 849	2 506	4 655	7 682	12 752

Die Bilanz zwischen natürlichem und tatsächlichem Wachstum der Bevölkerung des Stuttgarter Bezirks in der Epoche 1905—1910.

	1910 ortsanwesende Bevölkerung		1905 ortsanwesende Bevölkerung		tatsächl. Wachst.	natürl. Wachst.	Gewinn durch Zuwanderung
Oberamt	m.	w.	m.	w.			
Stuttgart Stadt	139 399	146 819	1226 82	130 418	2,46 %	1,12 %	1,34 %
Stuttgart Amt	26 925	27 421	237 14	24 662	2,33 %	1,81 %	0,52 %
Cannstatt	15 526	15 668	130 77	13 220	3,41 %	1,72 %	1,69 %
Stadt							
Feuerbach	7 277	8 317	5 848	5 676	4,22 %	1,82 %	2,33 %
Zuffenhausen	6 412	6 340	5 138	4 898	4,77 %	2,01 %	2,71 %
Fellbach OA. Cannstatt	3 344	3 436	2442	2 557	6,05 %	1,82 %	4,23 %

Steinkohlen-, Brikett-, Koks- und Anthracitverkehr auf den Stuttgarter Bahnhöfen [1]).

Jahr	Stuttg. Hptb.	Stuttg. Nord	Stuttg. West	Untertürkheim	Cannstatt	Degerloch	Gesamtverkehr
1863/64	28 603	—	—	—	5 747	—	34 350
1865/66	47 030	—	—	—	9 286	—	56 316
1870/71	61 798	—	—	526	10 587	—	72 911
1875/76	80 957	—	—	546	19 642	—	101 145
1880/81	87 733	—	—	631	16 683	—	105 047
1885/86	111 986	—	—	590	21 778	—	134 354
			Eröffnet 1888				
1890/91	153 006	—	4 940	831	23 559	—	182 336
		Eröffn. 1.11.95					
1895/1900	95 872	84 609	10 871	2 180	39 108	—	232 640
1900/01	8 911	166 804	34 304	19 575	82 832	1251	313 677
1905/06	8 471	163 653	47 823	27 955	109 620	2596	360 118
				1908 :			
1909	5 417	—	—	102 676	—	—	—
1910/11	8 900	176 355	61 055	129 626	52 821	2912	431 669

[1]) Tonnenumfang unter 500 t ist nicht berücksichtigt.

Verkehrsstatistik der verschiedenen Stationen Groß-Stuttgarts in den Jahren 1880/81 und 1910/11[1])

Station	Personenabgang	guten Versand in Tonnen	guten Empfang in Tonnen	Einnahmen
	1880/81			
Hauptbahnhof	1 242 626	110 764	363 767	5 473 600
Westbahnhof	33 575	—	—	15 165
Cannstatt	645 973	22 051	59 124	809 415
Untertürkheim	102 529	12 861	5 904	75 467
Summe	2 024 703	145 676	428 795	6 373 647
	1910/11			
Hauptbahnhof	7 224 114	257 689	760 124	14 831 817
Nordbahnhof	103 486	127 606	207 064	1 820 314
Westbahnhof	452 764	54 286	329 743	1 230 958
Wildpark	15 449	—	—	1 714
Cannstatt	2 894 230	73 263	261 521	2 726 354
Ebitzweg	22 987	—	—	
Untertürkheim	1 272 418	60 235	217 924	1 472 498
Summe	11 985 448	573 079	1 776 376	22 083 655
Zunahme seit 1880 in %	491,9 %	293,4 %	314,2 %	246,4 %

Die Entwicklung der Löhne ungelernter Taglöhner im Durchschnitt der Jahre 1886—1914.

Die Arbeiter im Alter von ... Jahren erhielten folgenden Durchschnittslohn in ℳ in

	über 16 Jahre alte Arbeiter			16–21	über 21	jugendliche Arbeiter unter 16 Jahren			
	1886	1898	1909	1914		1886	1898	1909	1914
Stuttgart Stadt	200	270	350	300	400	100	130	220	200
Feuerbach	200	250	330	300	400	100	150	200	200
Vaihingen	200	250	330	300	400	100	150	200	200
Zuffenhausen	200	200	280	280	350	100	100	160	200
Fellbach	200	240	320	300	330	100	150	200	200

[1]) Diese wie die vorhergehende Tabelle entstammt der Festschrift zum 50jährigen Bestehen des Stuttgarter Handelsvereins. S. 78/79.

Entwicklung des Stuttgarter Spar- und Konsumvereins [1]).

Jahr	Zahl der Mitglieder	Umsatz	Reingewinn	Dividendenverteilung
1865	218	—	3 704	2 685
1870	1 439	575 563	31 551	24 560
1875	2 464	1 071 023	49 938	48 295
1880	3 585	1 707 345	103 752	86 882
1885	2 765	1 457 870	111 820	108 782
1890	7 311	3 810 697	296 377	289 497
1895	12 026	4 073 460	395 451	382 755
1900	18 471	5 570 816	424 454	409 878
1904	21 926	6 401 676	637 336	583 405
1910	27 257	8 663 988	323 325	704 079
1913	31 077	9 753 796	350 161	911 703

Die Zahl der Hauptbetriebe und der darin beschäftigten Personen bei den Gewerbezählungen von 1882, 1895 und 1907 in folgenden Großstädten:

	1882		1895		1907	
	Hauptbetr.	Gewerbstat. Pers.	Betr.	Pers.	Betr.	Pers.
Berlin	89 844	259 209	86 957	365 242	99 894	545 780
Hamburg	21 019	54 962	26 721	94 938	27 476	149 928
Leipzig	9 941	42 360	17 510	96 102	20 357	146 569
Dresden	15 650	52 113	16 869	86 478	22 277	128 118
München	12 976	38 478	20 363	84 108	23 680	111 592
Breslau	17 002	51 077	20 627	74 339	22 313	103 242
Köln	8 709	25 266	13 431	66 820	15 119	93 732
Frankfurt	8 629	30 492	10 882	51 304	12 012	82 018
Stuttgart	**11 025**	**31 624**	**14 084**	**53 062**	**17 683**	**104 237**

Der Anteil der Bevölkerung des Reichs, Württembergs und Stuttgarts an Handel und Industrie [2]).

		Von der Gesamtbevölkerung des Deutschen Reichs	Württembergs	Stuttgarts
entfielen auf Industrie einschließl. Bergbau u. Baugewerbe	1882	16,06 Mill. = 35,5 %	674 100 = 34,4 %	23 681 = 45,9 %
	1895	20,25 „ = 39,1 %	723 800 = 34,9 %	39 202 = 47,2 %
	1907	26,39 „ = 42,8 %	935 000 = 39,9 %	74 263 = 50,7 %
auf Handel, Verkehr und Wirtsgew.	1882	4,53 „ = 10,0 %	143 300 = 7,3 %	9 537 = 22,8 %
	1895	5,97 „ = 11,5 %	164 800 = 8,0 %	15 274 = 24,0 %
	1907	8,28 „ = 13,4 %	224 100 = 9,6 %	28 564 = 24,5 %

[1]) Diese Tabelle wurde aus den einzelnen Jahresberichten zusammengestellt.

[2]) Bei den Zahlen sind nur die hauptberuflich beschäftigten Personen inbegriffen.

Auf 10 000 Einwohner entfielen 1907 gewerbstätige Personen in:

	Deutsches Reich	Berlin	Württemberg	Stuttgart
Metallverarbeitung	150,3	213,7	183,7	205,4
Maschinenindustrie	179,7	462,9	236,2	603,8
Chemische Industrie	27,7	25,5	15,7	29,4
Forstl. Nebenprodukte	14,9	32,9	20,1	32,2
Textilindustrie	174,6	75,1	224,2	152,3
Papierindustrie	37,0	116,3	50,7	98,8
Lederindustrie	33,1	72,3	39,4	59,9
Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	123,7	210,3	157,6	192,8
Nahrungsmittelindustrie	198,7	229,2	202,9	269,3
Bekleidungsgewerbe	209,1	685,8	224,3	439,9
Reinigungsgewerbe	40,9	106,6	41,6	142,2
Baugewerbe	250,8	136,1	253,8	457,2
Polygraph. Gewerbe	33,5	143,3	36,3	178,4
Künstler. Gewerbe	4,8	20,1	4,2	17,5

Die Gesamtbevölkerung des Reichs, Württembergs und Stuttgarts und ihre prozentuelle Verteilung auf Gewerbe und Handel bei den Berufszählungen von 1882, 1895 und 1907.

	Zähljahr	Gesamtbevölkerung	Von 100 Personen der Gesamtbevölkerung entfielen auf Industrie	Von 100 Personen der Gesamtbevölkerung entfielen auf Handel
Deutsches Reich	1882	45 222 100	35,5	10,0
	1895	51 770 300	39,1	11,5
	1907	61 720 500	42,8	13,4
Württemberg	1882	1 957 470	34,4	7,3
	1895	2 070 660	34,9	8,0
	1907	2 338 010	39,9	9,6
Stuttgart	1882	119 900	45,9	22,8
	1895	158 370	47,2	24,0
	1907	253 460	50,7	24,5

Unternehmungsformen der Gewerbebetriebe [1]).

		Alleinbetriebe	Gehilfenbetriebe und Einzelinhaber	Gehilfenbetriebe und Mehrere Gesellschafter	Wirtschaftl. Gesellschaften oder Genossenschaften
Bergbau	1882	—	—	—	—
	1895	—	1	1	—
Industrie der Steine und Erden	1882	—	43	6	3
	1895	14	35	5	3
Metallverarbeitung	1882	—	238	37	—
	1895	91	277	21	—
Maschinenindustrie	1882	—	146	24	3
	1895	103	182	27	1
Chemische Industrie	1882	—	27	5	1
	1895	16	25	11	—
Industrie der forstl. Nebenprodukte	1882	—	14	3	—
	1895	2	7	5	—
Textilindustrie	1882	—	58	13	—
	1895	206	81	12	2
Papierindustrie	1882	—	204 zus. mit Lederind.	21 zus. mit Lederind.	2 zus. mit Lederind.
	1895	31	83	7	—
Lederindustrie	1882	—	204 zus. mit Papierind.	21 zus. mit Papierind.	2 zus. mit Papierind.
	1895	74	173	9	—
Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	1882	—	302	23	1
	1895	207	311	23	2
Nahrungsmittelindustrie	1882	—	407	20	7
	1895	72	519	18	9
Bekleidungsindustrie	1882	—	771 zus. mit Reinigungsg.	46 zus. mit Reinigungsg.	1
	1895	2913	1206	43	1
Baugewerbe	1882	—	229	22	2
	1895	305	302	39	2
Polygraph. Gewerbe	1882	—	81	27	7
	1895	61	93	17	7
Künstler. Gewerbe	1882	—	24	3	—
	1895	122	32	2	—
Handelsgewerbe	1882	—	709	229	29
	1895	1736	1281	218	46

[1]) 1882 wurden die Betriebe mit Einzelinhaber mit und ohne Gehilfen nur zusammen erfaßt. 1907 wurde diese Tabelle nicht aufgenommen.

Hausindustrielle Betriebe und Personen nach Angaben der Unternehmer.

		Betriebe	Personen
Bergbau	1882	—	—
	1895	1	5
	1907	—	—
Metallverarbeitung	1882	6	21
	1895	6	22
	1907	6	22
Maschinenindustrie	1882	7	39
	1895	2	15
	1907	8	34
Textilindustrie	1882	10	47
	1895	10	808
	1907	28	1370
Papierindustrie	1882	26 zus. mit Lederind.	148 zus. mit Lederind.
	1895	4	6
	1907	10	108
Lederindustrie	1882	26 zus. mit Papierind.	148 zus. mit Papierind.
	1895	5	30
	1907	6	55
Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	1882	19	92
	1895	7	33
	1907	11	39
Nahrungsmittelindustrie	1882	1	3
	1895	—	—
	1907	7	96
Bekleidungsgewerbe	1882	147 zus. mit Reinigungsgew.	464 zus. mit Reinigungsgew.
	1895	75	1078
	1907	116	2177
Baugewerbe	1882	—	—
	1895	—	—
	1907	1	5
Polygraph. Gewerbe	1882	24	120
	1895	7	17
	1907	6	14
Künstler. Gewerbe	1882	5	21
	1895	1	1
	1907	1	5
Handelsgewerbe	1882	—	—
	1895	13	75
	1907	21	121

Zahl der Stuttgarter Gewerbehauptbetriebe nach den einzelnen Größenklassen 1882, 1895 und 1907.

		Alleinbetriebe	2—5 Arbeiter	6—10 Arbeiter	11—50 Arbeiter	51—200 Arbeiter	über 200 Arbeiter
Bergbau u. Salinen	1882	—	—	—	—	—	—
	1895	—	—	1	1	—	—
	1907	—	1	—	—	—	—
Industrie der Steine und Erden	1882	3	33	5	9	2	—
	1895	14	26	8	8	3	—
	1907	12	33	14	19	5	1
Metallverarbeitung	1882	4	225	17	23	7	—
	1895	91	189	59	51	8	1
	1907	67	255	88	75	17	2
Maschinenindustrie	1882	4	111	17	36	5	1
	1895	103	118	35	46	15	1
	1907	89	191	65	72	38	15
Chem. Industrie	1882	—	27	3	2	2	—
	1895	16	23	10	3	2	—
	1907	18	45	21	9	2	—
Industrie der forstl. Nebenprodukte	1882	1	11	2	3	—	—
	1895	2	7	4	4	—	—
	1907	4	15	4	2	2	1
Textilindustrie	1882	12	46	4	7	3	—
	1895	206	66	11	15	3	2
	1907	106	32	12	20	14	5
Papierindustrie	1882	5 zus.m.Lederind.	177	22	19	4	—
	1895	31	47	17	23	8	2
	1907	21	57	23	21	11	2
Lederindustrie	1882	5 zus.m.Papierind.	177	22	19	4	—
	1895	74	139	30	13	2	—
	1907	83	205	33	16	4	—
Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	1882	12	276	11	19	9	1
	1895	207	244	56	34	11	—
	1907	154	227	62	68	18	1
Nahrungs- u. Genußmittelindustrie	1882	3	361	36	31	5	—
	1895	72	399	113	38	12	—
	1907	85	690	216	48	12	2
Bekleidungs- u. Reinigungsgewerbe	1882	54	689	50	28	1	1
	1895	2913	1058	117	66	5	1
	1907	2303	1017	117	107	19	4
Baugewerbe	1882	6	191	23	31	2	—
	1895	305	166	66	95	17	6
	1907	215	401	133	159	45	5
Polygraph. Gewerbe	1882	—	60	23	32	4	1
	1895	61	56	23	42	9	1
	1907	62	66	34	63	17	4
Künstler. Gewerbe	1882	3	22	2	—	—	—
	1895	122	25	10	4	1	—
	1907	176	50	5	—	—	—
Handelsgewerbe	1882	33	770	93	70	3	—
	1895	1736	1133	243	139	7	—
	1907	2374	2389	297	16	1	—

Die Gewerbehauptbetriebe und beschäftigten Personen in den einzelnen Gewerbegruppen 1895 und 1907.

			Hauptbetrieb	besch. Pers.
Industrie der Steine und Erden	W.[1]	1895:	2 775	15 110
		1907:	2 067	19 431
	R.[2]		48 229	557 710
			47 626	770 563
	Stgt.[3]		57	537
			84	1 298
Metallverarbeitung	W.		8 822	31 395
			8 324	42 938
	R.		174 240	639 048
			166 663	937 020
	Stgt.		391	3 168
			504	5 288
Industrie der forstlichen Nebenprodukte	W.		654	2 736
			538	4 705
	R.		8 124	57 061
			7 273	93 010
	Stgt.		14	142
			28	858
Textilindustrie	W.		9 513	39 808
			3 167	52 422
	R.		248 617	991 894
			161 218	1 088 280
	Stgt.		301	1 865
			189	3 922
Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	W.		15 604	30 174
			14 752	36 853
	R.		262 252	596 515
			241 375	771 059
	Stgt.		544	3 374
			530	5 084
Nahrungs- u. Genußmittelfabrikation	W.		17 968	38 007
			19 709	47 447
	R.		314 473	948 897
			359 924	1 239 945
	Stgt.		618	4 196
			1 053	7 109
Maschinen und Apparateindustrie	W.		6 661	29 204
			6 207	55 222
	R.		102 559	582 137
			108 467	1 120 282
	Stgt.		314	3 934
			470	15 429
Chemische Industrie	W.		530	2 907
			493	3 669
	R.		11 541	114 440
			11 133	172 441
	Stgt.		52	475
			95	748
Papierindustrie	W.		917	8 204
			840	11 852
	R.		18 709	152 577
			21 234	230 925
	Stgt.		121	1 594
			135	2 543
Lederindustrie	W.		3 121	7 675
			2 999	9 205
	R.		51 567	160 199
			54 043	206 973
	Stgt.		256	1 026
			341	1 521
Bekleidungsgewerbe	W.		39 382	56 103
			28 773	52 438
	R.		802 673	1 221 288
			732 650	1 303 853
	Stgt.		3 182	7 030
			3 567	11 268
Reinigungsgewerbe	W.		5 077	6 369
			6 104	9 719
	R.		118 288	165 908
			138 285	254 995
	Stgt.		984	1 666
			1 665	3 620

[1]) Württemberg. [2]) Reich. [3]) Stuttgart.

Die Gewerbehauptbetriebe und beschäftigten Personen in den einzelnen Gewerbegruppen 1895 und 1907.

			Hauptbetrieb	besch. Pers.
Baugewerbe	W.[1]	1895:	14 983	40 157
		1907:	15 585	59 340
	R.[2]		230 837	1 043 010
			232 654	1 563 594
	Stgt.[3]		648	7 008
			958	13 144
Polygraphische Gewerbe	W.		631	4 794
			802	8 482
	R.		15 090	127 815
			20 152	208 852
	Stgt.		179	2 998
			246	4 569
Künstlerische Gewerbe	W.		376	702
			379	978
	R.		10 187	19 819
			12 605	30 178
	Stgt.		163	436
			243	450

[1]) Württemberg. [2]) Reich. [3]) Stuttgart.

Benützung von Motoren und Größe der erzeugten Kraft [1]).

Industriegruppe		Gesamtzahl der Motorbetr.	u. Anzahl der HP.	Wasserkraft		Dampfkraft		Gasmotor		Elektrizität in Kilowatt	
Bergbau	1882	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1895	2	14	—	—	1	6	1	8	—	—
	1907	1	—	—	—	—	—	—	—	1	4,6
Industrie der Steine und Erden	1882	5	—	—	—	5	—	—	—	—	—
	1895	4	135	—	—	3	131	—	—	—	—
	1907	27	567	1	4	10	35	—	—	8	64,7
Metallverarbeitung	1882	24	—	1	—	11	—	11	—	—	—
	1895	51	293	1	3	10	149	40	119	—	—
	1907	187	665	1	35	15	424	—	—	158	615,1
Maschinenindustrie	1882	35	—	—	—	19	—	15	—	—	—
	1895	63	698	—	—	25	591	31	98	1	—
	1907	208	12943	2	955	34	11088	—	—	157	2243
Chem. Industrie	1882	6	—	1	—	2	—	—	—	—	—
	1895	11	115	—	—	4	100	4	11	—	—
	1907	30	180	—	—	3	160	—	—	17	97
Industrie der forstl. Nebenprodukte	1882	3	—	—	—	2	—	1	—	—	—
	1895	6	57	—	—	2	35	3	16	1	—
	1907	11	277	—	—	4	251	—	—	1	69
Textilindustrie	1882	13	—	—	—	6	—	1	—	—	—
	1895	18	164	—	—	11	151	3	13	—	—
	1907	45	895	1	40	15	766	—	—	33	366,4
Papierindustrie	1882	16 mit Lederind.	—	—	—	6	—	9	—	—	—
	1895	23	149	—	—	6	104	16	45	—	—
	1907	59	383	—	—	4	255	—	—	52	221,5
Lederindustrie	1882	16 mit Papierind.	—	—	—	6	—	9	—	—	—
	1895	3	9	—	—	1	5	3	4	—	—
	1907	15	16	—	—	1	16	—	—	14	39,5
Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	1882	33	—	2	—	23	—	6	—	—	—
	1895	50	516	1	2	28	438	19	68	—	—
	1907	157	826	2	11	30	713	—	—	113	661,3
Nahrungs- u. Genußmittelindustrie	1882	47	—	3	—	31	—	13	—	—	—
	1895	53	1559	2	50	27	1390	37	114	5	—
	1907	258	5810	6	677	26	4968	—	—	269	2060,4
Bekleidungs- und Reinigungsgew.	1882	18	—	—	—	11	—	—	—	—	—
	1895	24	159	1	1	13	147	4	11	—	—
	1907	137	689	—	—	41	647	—	—	93	628,9
Baugewerbe	1882	7	—	—	—	2	—	4	—	—	—
	1895	13	81	—	—	5	53	7	23	—	—
	1907	96	381	1	5	8	233	—	—	64	419,2
Polygraph. Gewerbe	1882	38	—	—	—	16	—	22	—	—	—
	1895	55	357	—	—	14	192	41	164	1	—
	1907	108	761	—	—	6	507	—	—	93	1030,4
Künstler. Gewerbe	1882	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1895	3	25	—	—	2	16	2	9	—	—
	1907	9	—	—	—	—	—	—	—	9	21,2
Handelsgewerbe	1882	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—
	1895	11	79	—	—	3	37	6	40	—	—
	1907	110	173	—	—	3	96	—	—	89	452,2

[1]) Petroleum-, Benzin-, Heiß- und Druckluftmotore sind infolge ihrer geringen Anzahl in der Statistik nicht aufgeführt.

Literaturverzeichnis.

Allgemeine Theorethische Werke.

Bücher, Karl: Die Bevölkerung des Kantons Basel-Stadt. Basel 1890.
Fuchs, C. J.: Zur Wohnungsfrage. Leipzig 1904.
Grunzel, J.: System der Industriepolitik. Leipzig 1905.
Ders.: Der Sieg des Industrialismus. Leipzig 1911.
Handwörterbuch der Staatswissenschaften: Artikel Gewerbe, Grundrente, Fabrik, Handwerk.
Handbuch der Politik. Auflage.
Naumann, Fr.: Neudeutsche Wirtschaftspolitik, Berlin 1911.
Philippovich, E. von: Grundriß der politischen Oekonomie. Freiburg und Leipzig 1912.
Roscher, W.: Ansichten der Volkswirtschaftslehre aus dem geschichtlichen Standpunkt. Heidelberg und Leipzig 1878.
Ders.: System der Volkswirtschaftslehre, Stuttgart 1906.
Schäffle, Eugen: Das gesellschaftliche System der menschlichen Wirtschaft. Tübingen 1872.
Schmoller, G.: Grundriß der allgemeinen Volkswirtschaftslehre. Leipzig 1904.
Ders.: Charakterbilder. München und Leipzig 1913.
Sombart, W.: Der moderne Kapitalismus. Leipzig 1902.
Wagner, A.: Grundlegung der politischen Oekonomie. Leipzig 1892.
Weber, A.: Ueber den Standort der Industrien. Tübingen 1909.

Spezielle Werke, Aufsätze und Broschüren.

Aus der Geschichte des Stuttgarter Gewerbevereins. Stuttgart 1901.
Bauer: Der Zug nach der Stadt und die Stadterweiterung. Stuttgart 1904.
Bartens, A.: Die wirtschaftliche Entwicklung des Königreichs Württemberg. Frankfurt a. M. 1901.
Beschreibung des Stadtdirektionsbezirks Stuttgart. Stuttgart 1845.
Chronik der Königlichen Haupt- und Residenzstadt Stuttgart, herausgegeben vom Gemeinderat. Stuttgart.
Das Königreich Württemberg. Stuttgart 1904.
Die Arbeitsverhältnisse der Hilfsarbeiter in der Metallindustrie Stuttgarts und Umgebung, herausgegeben von der Verwaltungsstelle Stuttgart des deutschen Metallarbeiterverbandes. Stuttgart 1913.

Füssenhauser, Die Wohnungsfrage, mit besonderer Berücksichtigung der Stuttgarter Verhältnisse. Stuttgart 1902.
Geschichte der Stadt Stuttgart, herausgegeben von den bürgerlichen Kollegien. Stuttgart 1905.
Grosse, Karl: Stuttgarter Handelsverein. Stuttgart 1912.
Gugenhan und Eberhardt: Die württembergischen Großschiffahrtspläne. Stuttgart 1908.
Hartmann: Chronik der Stadt Stuttgart. Stuttgart 1886.
Hassert: Württembergische Landeskunde. Berlin 1913.
Hesse: Geschichte von Feuerbach. Feuerbach 1909.
Hirschfeld, Paul: Württembergs Großindustrie und Großhandel, Leipzig 1889.
Huber, F. C.: Auf dem Wege zur Eisenbahngemeinschaft. Stuttgart 1902.
Ders.: Die Lohnfrage und die Sozialpolitik. (Broschüre.)
Ders.: Festschrift zur Feier des 50jährigen Bestehens der württembergischen Handelskammern. Stuttgart 1910.
Ders.: Zur Frage der Einrichtung eines Großschiffahrtswegs auf dem Neckar. Stuttgart 1900.
Kaulla, R. von: Die Organisation des Bankwesens in Württemberg. Stuttgart 1908.
Lechler, Paul: Nationale Wohnungsreform. Berlin 1895.
Leipart, Th.: Beitrag zur Beurteilung der Lage der Arbeiter in Stuttgart. Stuttgart 1900.
Link, A.: Die Lederindustrie, Heft 3 der Sammlung: Ueber den Standort der Industrien von Alfred Weber Tübingen 1913.
Losch, H.: Württembergs Gegenwartsfragen und Zukunftssorgen. Stuttgart 1903.
Löwenstein, A.: Organisation des württembergischen Bankwesens. Archiv für Sozialpolitik. Erg.-Heft 5.
Memminger: Beschreibung von Württemberg. Stuttgart 1841.
Mohl, M.: Ueber die württembergische Gewerbeindustrie. Stuttgart-Tübingen 1828.
Morlok: Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen. Stuttgart 1890.
Mülberger: Die Eisenbahnreform in Württemberg. Tübingen 1896.
Nast: Zur Frage der Eingemeindung. Cannstatt 1899.
Nicolai, Fr.: Beschreibung einer Reise durch Deutschland und der Schweiz im Jahre 1781. Berlin und Stuttgart 1795.
Osiander: Die Stuttgarter Stadtverwaltung. Stuttgart.
Pfaff, Karl: Geschichte der Stadt Stuttgart. Stuttgart 1845.
Pfeiffer, E. v.: Eigenes Heim, billige Wohnungen. Stuttgart.
Reinhardt, O.: Die württembergische Trikotindustrie mit spezieller Berücksichtigung der Heimarbeit. Stuttgart 1899.
Ströhmfeld, G.: Geschichte des kaufmännischen Vereins Stuttgart. Stuttgart 1900.
Tröltsch: Die Calwer Zeughandelskompanie Stuttgart.
Ders.: Ueber die neuesten Veränderungen im deutschen Wirtschaftsleben. Stuttgart 1899.
Schäffer: Die württembergische Gewerbeinspektion Stuttgart 1906.

Schröter, A.: Zur Frage des Standorts der Produktion. Mannheim, Berlin, Leipzig 1914.
Schumann, Fr.: Die Arbeiter der Daimler Motorengesellschaft. Stuttgart-Untertürkheim. In den Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Bd. 135. Teil I.
Schwarzschild: Die Großstadt als Standort der Gewerbe mit besonderer Berücksichtigung von Berlin. In den Jahrbüchern für Nationalökonomie, 3. Folge. Bd. XXXIII.
Trüdinger: Die Lage der Buchbinderei in Stuttgart. Leipzig 1896.
Vischer, L.: Die industrielle Entwicklung im Königreich Württemberg und das Wirken seiner Zentralstelle für Gewerbe und Handel in ihren ersten 25 Jahren. Stuttgart 1875.
Westmayer: Wohnungselend in Stuttgart. Stuttgart 1910.
Wochner: Stuttgart seit 25 Jahren. Stuttgart. 1871.
Wohnungsfürsorge in deutschen Städten, bearbeitet vom kaiserlich statist. Amt. Berlin 1910.
Zur Lage der württembergischen Industrie. Stuttgart 1909.
Außer diesen angegebenen Schriften und Werken wurden noch die Fest- und Jubiläumsschriften, Fabrikbeschreibungen usw. der einzelnen Stuttgarter Unternehmungen benützt, namentlich der Rechenschaftsbericht der württembergischen Vereinsbank während der ersten 25 Jahre, die Jubiläumsschrift der Firma W. Benger Söhne, Strauß & Co., Waldorf-Astoria Comp. usw.
Statistische Werke, Verwaltungsberichte usw.
Bericht über die Verwaltung und den Stand der Gemeindeangelegenheiten der Stadt Stuttgart.
Die württembergische Textilindustrie, Sonderausgabe der Textilwoche. Berlin 1914.
Gewerbeblatt aus Württemberg.
Genossenschaftskataster für das Königreich Württemberg.
Jahresbericht der Gewerbeaufsichtsbeamten.
Jahresbericht der Stuttgarter Handels- und Handwerkskammern.
Jahresbericht der Württembergischen Handelskammern.
Jubiläumsschrift der Daimler Motorengesellschaft 1915.
Protokoll zum Verbandstag der württembergischen Gewerbevereine.
Statistisches Handbuch für das Königreich Württemberg.
Statistik des Deutschen Reiches.
Statistisches Jahrbuch der Stadt Stuttgart.
Statistisches Jahrbuch des Deutschen Reiches.
Statistische Monatsberichte der Stadt Stuttgart.
Verwaltungsbericht der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.
Württembergische Jahrbücher für Statistik und Landeskunde.
Württembergische Industrie, Zeitschrift des Verbandes Württembergischer Industrieller.

Dissertationen.

Baumgarten, W.: Der Bankkredit der leichten Industrie. Freiburger Dissertation 1914.
Druckenmüller: Der Buchhandel Stuttgarts seit Erfindung

der Buchdruckerkunst bis zur Gegenwart. Leipziger Dissertation 1908.

Engelmann: Der württembergische Weinhandel einst und heute. Tübinger Dissertation 1911.

Gemming: Die Handwerkergenossenschaften in Württemberg. Tübinger Dissertation 1912, auch erschienen in den Tübinger staatswissenschaftlichen Abhandlungen.

Jacob, O.: Die Württembergischen Staatseisenbahnen in historisch-statistischer Betrachtung. Tübinger Dissertation 1895.

Juckenburg, K.: Das Aufkommen der Großindustrie in Leipzig. Leipziger Dissertation 1912.

Neumann-Martell: Der Salzhandel, die Salinen und Salzbergwerke Württembergs. Tübinger Dissertation 1912.

Marquard: Der wirtschaftliche Wert von Wasserstraßen in Württemberg. Tübinger Dissertation 1910.

Sander: Wohnungsinspektion und Wohnungsämter in Deutschland. Tübinger Dissertation 1912.

Sauerländer: Der Einfluß der deutschen Eisenkartelle auf die süddeutschen weiterverarbeitenden Industrien. Tübinger Dissertation 1912.

Schmidt, H.: Citybildung und Bevölkerungsdichte in der Großstadt. Münchener Dissertation 1909.

Schmidt, E.: Fabrikbetrieb und Heimarbeit in der deutschen Konfektionsindustrie. Tübinger Dissertation 1911.